

----- Message transféré -----

Sujet : [INTERNET] Enquete publique RN176 mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la chenaie

Date : Mon, 24 Jun 2019 14:15:33 +0200

De :

Pour : enquete.RN176@gmail.com

A l'attention de Monsieur BESRET Commissaire enquêteur.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Vous trouverez ci-joint le courrier que je vous adresse dans le cadre l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

J'ai déposé un exemplaire papier dans la boite aux lettres de la Mairie de la Ville es Nonais, mais celle-ci n'étant pas clairement identifiée et n'ayant pas la possibilité de me déplacer à la mairie durant les heures d'ouverture, je me permets de le renvoyer sous forme électronique. Il ne faudra tenir compte que d'un seul courrier.

Vous souhaitant bonne réception.

Veillez recevoir Monsieur le Commissaire enquêteur mes salutations distinguées.

Benjamin MASCÉ.

Monsieur BESRET Gérard
Commissaire Enquêteur
Mairie de la Ville-es-Nonais
15 rue de la Rance
35430 LA VILLE-ES-NONAI

Objet : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, de la RN 176 Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la chênaie.

Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique que vous conduisez, je souhaite apporter quelques observations sur le projet de doublement de la RN176. Je suis riverain de la RN 176 après avoir construit une habitation en 2016 sur un terrain libre au 13 rue du Passeur à PLOUER SUR RANCE. Conscient de la proximité de la route et de son projet de doublement lors de l'acquisition du terrain, je considère le projet comme nécessaire pour améliorer cette infrastructure majeure pour le pays de SAINT MALO, de DINAN et de DINARD, même si la réalisation des travaux sera très pénalisante pour les riverains du pont Saint Hubert et qu'il est très difficile de projeter l'évolution du trafic et des modes de déplacement vu les défis écologique qui sont à relever dans les prochaines décennies.

Tout d'abord, je vous ferai part de mes inquiétudes sur les nuisances sonores liées à ce doublement, ensuite j'évoquerai le site d'habitat Natura 2000 et la préservation des Chiroptères, enfin je vous soulèverai quelques points qui nécessitent d'être éclaircis par la maîtrise d'ouvrage.

Nuisances sonores

Les nuisances sonores sont la principale inquiétude des riverains, l'environnement du pont châteaubriant étant particulier, la propagation du bruit généré par le trafic sur la RN 176 est très variable selon les conditions météo. Il arrive aussi bien que l'environnement sonore soit très agréable et le bruit du trafic peu perceptible, ou à l'inverse qu'il soit très désagréable. C'est pourquoi la gestion du bruit doit être exemplaire pour ce projet qui s'inscrit dans un environnement remarquable, or la maîtrise d'ouvrage a simplement répondu à des exigences réglementaires et ne propose pas de solution particulièrement qualitative pour ce projet.

L'étude acoustique réalisée pour ce projet s'appuie sur deux campagnes de mesures réalisées du 18 au 19 février 2013, puis du 13 au 14 octobre 2015 soit 2 jours de mesures (2 fois 24 heures), avec 5 points de mesures pour la première campagne puis 9 points pour la deuxième campagne.

Même si ce type de mesure nécessite des appareils sophistiqués, je suis surpris que toute l'étude acoustique s'appuie sur 2 jours de mesures, car le bruit est très variable selon le jour, l'heure et la météo. Je m'interroge sur la capacité de la maîtrise d'ouvrage à bâtir ce projet en réalisant une étude sonore sur 2 jours, la réalisation d'une étude avec un relevé sur 8 jours prenant en compte le weekend aurait été de meilleure qualité pour pouvoir caler un modèle numérique.

D'autre part la localisation des mesures ne constitue pas un maillage susceptible de donner un ensemble de mesures représentatif de l'environnement sonore. Deux points de mesures sont très

rapprochés (PF 7 et PF 9) alors qu'il n'y a aucun de point de mesure dans le milieu de la rue du passeur du n°3 au n°29. Pourquoi ?

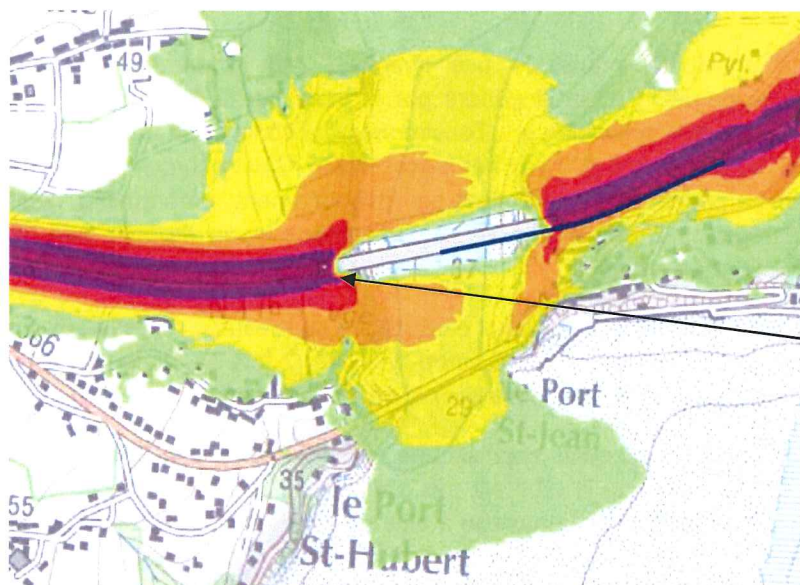
La maîtrise d'ouvrage indique que les seuils réglementaires ne sont pas atteints (60db le jour), côté Saint Hubert pour mettre en œuvre une protection acoustique dans le cadre du projet. Ce seuil est une moyenne de 6h à 22h du bruit, il ne prend pas en compte les pics de bruit.

La réalisation de LGV ouest (Le Mans Rennes) et le mécontentement des riverains a mis en avant les limites de cette moyenne Laeq qui ne prend pas en considération les pics de bruit qui sont beaucoup plus ressentis par les riverains. Dans le cas de cette infrastructure ferroviaire, malgré le respect des seuils la ministre a reconnu que la situation n'était pas satisfaisante et qu'il fallait étudier une éventuelle évolution de la réglementation avec la prise en compte des pics. (Rapport n°012345-01 du CGEDD d'Avril 2019 Médiation relative aux nuisances générées par les TGV auprès des riverains de la ligne Bretagne Pays de Loire)

Même si une infrastructure ferroviaire ne présente pas les mêmes caractéristiques qu'une 2x2 voies, on peut s'interroger sur la pertinence de seuil moyenné. Le passage de semi remorque en convoi ou un trafic pendulaire génère un pic de bruit qui représente une nuisance et une gêne susceptible d'avoir des conséquences sur la santé des riverains.

On constate dans les mesures sonores réalisées côté Saint Hubert rue du passeur que même si la Laeq est d'environ 50 db (Au n° 36 rue du passeur PF 7) les pics sonores atteignent entre 60 et 65 db voir près de 70db le jour, ces pics ne peuvent pas être dû qu'aux bruits « parasites » de l'environnement direct . Même si la moyenne Laeq respecte le seuil réglementaire, on peut s'interroger sur le niveau de pic de bruit après projet lorsque la modélisation sonore du projet indique 1 à 2 db supplémentaire, l'environnement sonore sera bien dégradé avec le projet côté Saint Hubert.

Pour respecter les seuils réglementaires l'étude acoustique a intégré et dimensionné les écrans côté Est. Le projet prévoit également un écran côté Ouest par souci de symétrie architecturale, il est regrettable que l'étude acoustique ne prenne pas en compte ce dernier. La modélisation aurait permis de vérifier l'acoustique après projet et notamment le comportement du son au Sud Ouest du pont côté port saint Hubert. Cet écran aura-t-il les même caractéristiques techniques (réfléchissement du bruit) ?



La modélisation n'intègre pas la protection acoustique (côté Ouest) qui est ajouté par souci architectural.

Extrait de la figure 34 : Niveaux sonores Laeq (6h – 22h) à 4m de hauteur – Horizon 2035 avec protections acoustiques (variante A) (source EREA – fon de plan IGN)

Sauf erreur de ma part, le projet ne détail pas la jonction de l'écran acoustique côté Ouest du pont au niveau de la culée du pont. Vu les modélisations et les caractéristiques topographique du lieu, on peut craindre un engouffrement du bruit dans cet environnement, la réalisation d'un écran absorbant en amorce de l'écran réfléchissant du pont côté Ouest est donc sérieusement à étudier.

De plus, on peut attendre que l'écran côté Ouest avec un écran absorbant en amorce apportera un bien meilleur environnement sonore aux riverains du port Saint Hubert comme ce que l'on peut constater dans la modélisation côté port Saint Jean. Même si ce dispositif n'est pas obligatoire, il peut apporter une réelle amélioration pour les riverains du port Saint Hubert qui doit être étudié (cout/bénéfice).

Le traitement des joints de chaussée pont route n'est pas abordé dans l'étude. Ce type d'élément a pourtant une incidence sur l'acoustique en raison du vide qui est crée pour permettre le travail du tablier. L'acoustique à cet endroit au dessus et en dessous du pont est donc dégradée et créer un pic sonore lors de chaque passage de véhicule. Cette particularité et les dispositifs à mettre en œuvre ne sont pas évoqués dans l'étude acoustique.

L'ambiance sonore de la vallée est particulièrement dégradée lorsque le pont est très circulé (trafic pendulaire notamment) et que le plafond nuageux est bas. Le bruit de roulement sur le tablier du pont est une source importante de bruit en raison des particularités du site (dénivelé, effets du bruit sur la surface de l'eau...). La réalisation d'un revêtement routier avec un gain acoustique n'est pas étudiée dans l'étude, même si ce type de revêtement n'a pas une durée de vie importante la pose de ce type de revêtement sur le tablier ne représente pas un surcout d'exploitation important par rapport aux bénéfices (-9db) qu'il peut apporter dans ce type d'environnement particulier.

Aujourd'hui le revêtement du tablier est particulièrement dégradé et cela créer une réelle gêne sonore selon les vents pour les riverains. Sachant que le projet qui n'aboutira pas avant la signature d'un plan de financement avec les collectivités d'ici 5 à 6 ans, le renouvellement du revêtement du tablier serait apprécié par les riverains.



Photo d'illustration du revêtement actuel sur le pont.

Incidences sur le site Natura 2000 côté rive gauche.

Le projet s'inscrit dans un périmètre d'habitat protégé et classé au titre de site Natura 2000.

L'étude d'impact rappelle que ce site Natura 2000 est d'importance, mais que de nombreuses espèces floristiques et faunistiques sont fragiles en raison de la vulnérabilité de l'habitat.

Plusieurs espèces protégées ont pu être recensées sur la zone du projet qui ont justifié le classement en site Natura 2000, il s'agit du Phoque veau-marin et des chiroptères, particulièrement le Murin à oreilles échancrées et le Grand Rhinolophe.

Il faut bien rappeler que cet habitat côté rive gauche a fait l'objet d'une extension suite à un inventaire de 2013, ce qui signifie que le site présente des caractéristiques importantes pour la préservation des espèces et notamment les chiroptères.

Le doublement de la voie, qui entraîne un doublement de la surface imperméabilisée à des impacts forts sur cet habitat. Or, la conclusion (5.5.6) des évaluations des incidences Natura 2000, ne me semble pas à la hauteur des enjeux environnementaux.

Conclusion de l'étude d'incidences

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

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

La doctrine en matière d'environnement lors de la réalisation de projet est désormais dite « ERC » **d'éviter** les impacts, les **réduire** puis les **compenser**.

L'étude d'impact indique notamment que les destructions d'individus de chiroptères par collision restent limitées et qu'elles seront compensées par les mesures d'accompagnements qui permettront de compenser la perte d'habitat.

Les mesures d'accompagnement pour la biodiversité sont d'effectuer des plantations de boisement de haie bocagères sur l'ensemble du projet, mais rien n'est prévu à hauteur de l'habitat pour éviter les collisions avec les véhicules.

Comment est-il possible de concevoir que la plantation de haie sur l'ensemble du projet de 4km va permettre à une espèce de Chiroptère et notamment Rhinolophes qui sont localisés en bord de rance d'être préservé ? De plus les plantations d'accompagnement se substituent parfois à une végétation déjà existante qui est supprimée pour la réalisation du projet, il n'y a donc pas de mesures compensatoires pour recréer un milieu.

A mon sens les mesures d'évitement ne sont pas prises en compte et les mesures de compensation sont privilégiées.

La note d'information du SETRA de novembre 2009 sur les Chiroptères et infrastructures de transports terrestres menaces et actions de préservation (édité par le Setra, CETE de l'Est et de Normandie Centre) précise que les Chiroptères constituent un groupe d'espèces menacées dont certaines ont vu leur effectif régresser de manière alarmante, que les infrastructures de transport constituent l'un des facteurs de mortalité lors de collision avec la circulation. Il est également indiqué que les infrastructures elles-mêmes constituent parfois des habitats (cavité et encorbellement de pont, niche au niveau du dessous du tablier ...)

Il est donc probable qu'un certain nombre de chiroptères nichent au niveau du tablier qui sera modifié, de plus, l'élargissement du pont et la vitesse des véhicules (110km/h au lieu de 80km/h actuellement) après travaux vont exposer les chiroptères et des risques élevés de collision.

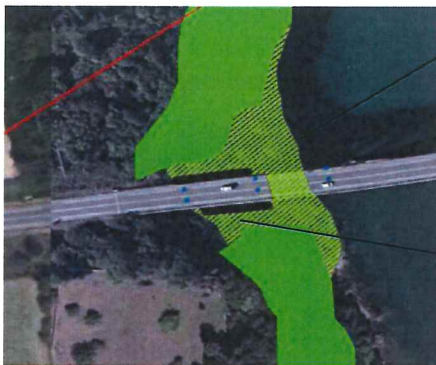
Même si l'impact du projet ne représente que 0.52% de la surface totale de l'habitat, il peut y avoir une route de vol des chiroptères dans ce périmètre qui aura donc des conséquences importantes sur la population. De plus, il est indiqué dans l'étude d'impact que la surface est de 480m² or la surface impactée est plutôt de 2000m² y compris phase chantier.

C'est pourquoi la protection de cet habitat au niveau de la culée du pont par un dispositif de mur de part et d'autre de la 2x2 voies me semble être judicieux pour préserver les Chiroptères des risques de collisions. Une étude complémentaire orientée sur le Chiroptère permettra de confirmer l'intérêt d'un tel dispositif à hauteur de cet habitat communautaire protégé.

C'est dans ce cadre que je rejoins l'avis émis par l'autorité environnementale N°2018-84 du 19 décembre concernant l'absence de demande de dérogation et d'autorisation pour une intervention sur l'habitat d'une espèce protégée. Il me semble que le maître d'ouvrage ne peut pas s'affranchir d'une telle démarche vue les enjeux de préservation de l'habitat, même s'il considère l'impact est faible.

Dans sa réponse à l'Autorité Environnementale, la maîtrise d'ouvrage indique avoir jugé et conclu qu'une procédure d'intervention sur espèces protégées n'était pas nécessaire après avis du service patrimoine de la DREAL lors d'une concertation entre services. Avec le respect pour la qualité des services de l'état, je m'interroge sur cette décision. A mon sens la DREAL ne peut pas être à la fois juge et partie pour prendre cette décision sans un avis extérieur, comme une association de naturaliste spécialisée dans ce type de faune et d'habitat notamment pour le doublement à hauteur de la rive gauche.

De plus, l'étude d'impact n'est pas suffisamment détaillée sur les espèces protégées notamment les chiroptères (absence d'inventaire, étude sur les collisions, de comptage dans la zone de projet et des travaux) pour pouvoir considérer qu'il n'y aura aucun impact résiduel significatif sur les espèces protégées.



Le doublement du pont va entraîner une modification du milieu et de cet habitat protégé. Une étude complémentaire des Chiroptères et des risques de collisions avec les véhicules est nécessaire.

La protection par un mur de chaque côté permettrait de protéger ce milieu.

Sentier littoral.

Le traitement du sentier littoral n'est pas abordé dans le projet alors qu'il s'agit d'un chemin très emprunté par les randonneurs du bord de rance. Ce chemin qui coupe la RN par-dessous le pont nécessite d'être d'avantage sécurisé, pour la sécurité des randonneurs et la proximité de la RN. La création d'un écran acoustique en amorce de celui du pont permettrait de garantir une meilleure quiétude aux promeneurs, il évitera également de créer une proximité directe avec le chemin de randonnée et la 2x2 voies.

RN 176



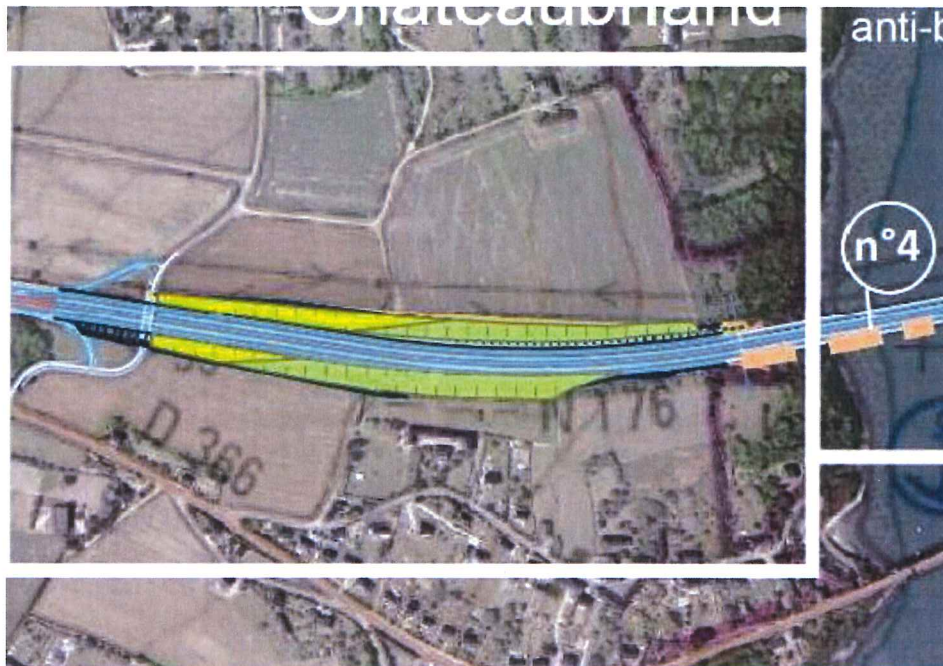
Sentier du littoral

Traitement des talus.

Dans l'étude d'impact et le projet, le talus de chaque côté de la RN 176 en rive gauche (côté Saint Hubert) est traité de façon différente selon les plans.

Dans la pièce F Etude d'impact valant dossier loi sur l'eau et document d'incidences Natura 2000 au 5.4.4 Analyse des effets du projet et mesures liés au paysage, patrimoine et loisirs. Sur la figure 33 : les enjeux paysagers du projet depuis la RN 176, il est indiqué sur la carte concernant les talus qui bordent la RN « fermeture visuelle végétale à conserver ».

Cependant, sur la figure 34 ci-dessous, il est indiqué engazonnement arbustif avec création de prairie



Sur la Figure 34 : Le parti d'aménagement général des abords de la RN176 (source AEPE GINGKO – fond de plan IGN)

Le maintien d'une fermeture végétale n'étant pas la même chose qu'un engazonnement arbustif et une prairie. Il est nécessaire de bien préciser si la haie arborée existante sera maintenue notamment à proximité du passage supérieur de la voie communal.

Réalisation des travaux

La réalisation des travaux impactera le quotidien des riverains durant 5 périodes de 5 à 7 semaines soit près d'un an de travaux. Nos déplacements, à pied, en vélo, en voiture seront impactés et le risque sera multiplié avec l'augmentation du trafic.

La commune de PLOUER SUR RANCE va prochainement investir dans la sécurisation de la rue du pont Saint Hubert avec la création de voie douce pour faciliter les déplacements et des dispositifs de maîtrise de la vitesse, sans cette sécurisation il me paraît difficile d'emprunter cette route.

Or le financement sera essentiellement assuré par la commune et donc l'impôt local, un suivi attentif demande des subventions de la commune par les services de l'état sera apprécié des Plouerais.

La maîtrise d'ouvrage indique que des restrictions de circulations seront mis en place, mais la concertation avec les riverains, constitution de groupe de travail, réunion sur site ne sont pas évoquées. L'investissement de 400 000€ dans une bretelle provisoire pour maintenir le passage de la rance pour les usagers par le pont Saint Hubert est important, mais ce cout est-il bénéfique si la route est congestionnée ?

Conclusion :

Aujourd'hui, bien que les seuils réglementaires ne soient pas atteints l'ambiance sonore est ressentie comme dégradée d'année en année par de nombreux riverains. La mauvaise qualité du revêtement de chaussée sur le pont est le principal facteur de pic sonore pour les riverains de Port Saint Hubert et Port Saint Jean. On peut espérer que l'ambiance sonore sera meilleure à l'issue du projet, mais à l'horizon de plusieurs années, la dégradation du revêtement, la vitesse et l'augmentation du trafic risque d'être négatif sur l'environnement et la qualité de vie des riverains. C'est pourquoi un complément d'étude intégrant la protection acoustique Ouest du pont (écran N°4) et les effets sur le comportement des ondes sonores me semble important. La réalisation d'un écran en amorce à l'ouest du pont est ses effets bénéfiques pourra être évalué.

Le déclin important de la biodiversité de ces dernières années doit amener chaque citoyen à s'interroger sur les effets néfastes de l'activité humaine et des infrastructures sur les espèces qui participent à l'équilibre naturel de notre environnement. La zone d'habitat Natura 2000 qui est présente dans le projet est d'un intérêt majeur, notamment pour les Chiroptères, même si l'incidence est faible, elle doit être considérée. Les mesures compensatoires de plantations d'arbres sur des espaces qui sont déjà végétalisés ne peut pas se substituer à un milieu existant. Cette zone doit faire l'objet d'une étude poussée sur les espèces présentes de cet habitat, avec une évaluation de l'impact de la nouvelle infrastructure (élargissement, obstacle de l'écran acoustique n°4) sur l'habitat de ces espèces. L'absence de dérogation ou de demande d'autorisation me semble contraire au principe de protection Natura 2000 et peut constituer un argument pour un recours juridique. La maîtrise d'ouvrage doit engager une étude détaillée des impacts sur les espèces et notamment la faune dans ce milieu protégé.

Chaque projet d'utilité publique doit trouver un équilibre entre l'intérêt de tous et l'impact sur le milieu. Les défis environnementaux et le contexte récent ont bien démontré que la concertation est primordiale et qu'il est nécessaire d'être plus innovant pour bâtir le monde demain.

En espérant que mes remarques retiendront votre attention, je vous prie de recevoir, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Benjamin MASCÉ

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Benjamin Mascé', written in a cursive style.