

----- Forwarded message -----

De : **Louis-Pierre EARD** <[louispierre.eard@vedesi.fr](mailto:louispierre.eard@vedesi.fr)>

Date: lun. 24 juin 2019 à 05:48

Subject: Contribution Enquête Publique 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie

To: [enquete.RN176@gmail.com](mailto:enquete.RN176@gmail.com) <[enquete.RN176@gmail.com](mailto:enquete.RN176@gmail.com)>

Cc: CABINET VEDESI <[cabinet@vedesi.fr](mailto:cabinet@vedesi.fr)>

A l'attention de M. M. BESRET, Commissaire enquêteur

Monsieur Le Commissaire Enquêteur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, dans le cadre de l'Enquête publique unique sur les communes de La Ville-es-Nonais pour le département d'Ile et Vilaine, de Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance pour le département des Côtes d'Armor, préalable à l'autorisation environnementale ainsi qu'à la déclaration d'utilité publique de mise à 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de La Ville-es-Nonais, **la contribution que je dépose au nom et pour le compte de Madame et Monsieur SANTINA.**

Je vous en souhaite bonne réception et vous remercie de bien vouloir l'annexer à votre rapport,

Je vous prie, Monsieur le Commissaire Enquêteur de croire à l'assurance de ma parfaite considération,

Louis-Pierre Eard-Aminthas

Avocat Associé

Vedesi, Association d'avocats

28 rue d'enghien 69002 Lyon

Le 21 juin 2019

[www.vedesi.fr](http://www.vedesi.fr)

**Philippe Schmidt**  
Maître de conférences

**Henri-Pierre Vergnon**

**Arnaud Pélessier**  
Docteur en Droit Public

**Louis-Pierre Eard-Aminthas**

**William Tissot**

**Sylvie Sisinno**  
Spécialisée en Droit Public

**Astrid Allala**

**Johana Jounier**

Barreau de Lyon

Tél : 04 78 61 24 80

Fax : 04 78 61 35 70

[cabinet@vedesi.fr](mailto:cabinet@vedesi.fr)

28 rue d'Enghien

69002 Lyon

**Laure Thierry**

Barreau des Hauts-de-Seine

Tél : 04 78 61 24 80

Fax : 04 78 61 35 70

[cabinet@vedesi.fr](mailto:cabinet@vedesi.fr)

112 rue de Courbevoie

92000 Nanterre

**Caroline Alvarez**

**Nadine Zenou**

Docteur en Droit Public

Barreau de Montpellier

Tél : 04 67 81 12 03

Fax : 09 72 35 52 27

[caroline.alvarez@vedesi.fr](mailto:caroline.alvarez@vedesi.fr)

1280, avenue des Platanes

34970 Lattes

**V/Réf.** : Enquête publique unique sur les communes de La Ville-es-Nonais pour le département d'Ile et Vilaine, de Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance pour le département des Côtes d'Armor, préalable à l'autorisation environnementale ainsi qu'à la déclaration d'utilité publique de mise à 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de La Ville-es-Nonais

**N/Réf.** : Dossier n°1906394/LPE/LN – SANTINA

**Objet** : Contribution à enquête publique

**A l'attention de M. BESRET, Commissaire enquêteur.**

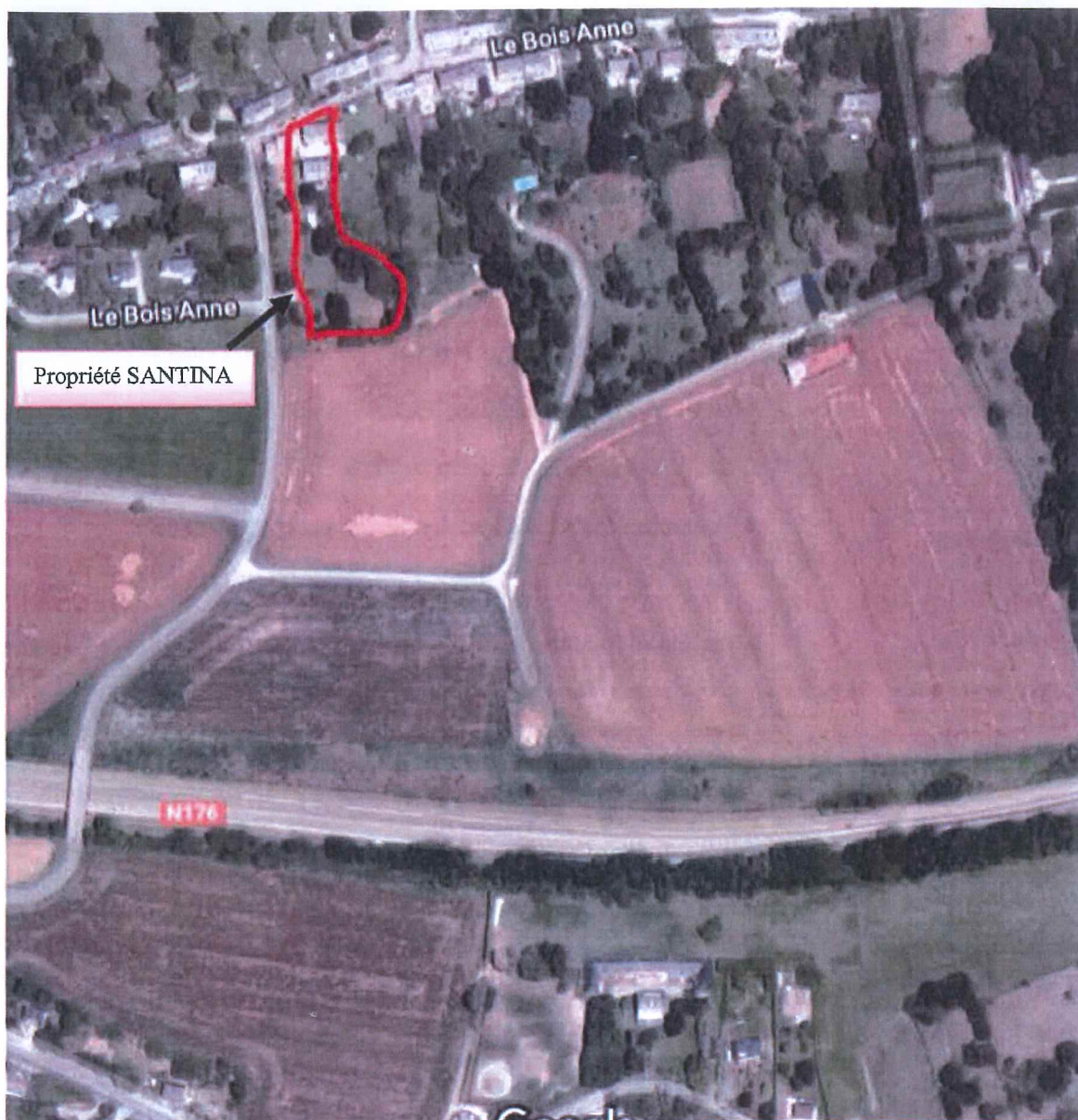
Monsieur le Commissaire Enquêteur,

1. Je suis le conseil de Madame et Monsieur SANTINA qui vous ont rencontré le vendredi 14 juin dernier durant votre permanence à la commune de Plouër-sur-Rance afin de vous exposer leurs craintes et leurs demandes face au projet de 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Ces derniers ont acquis en 2012 via une SCI (la SCI SANTINA MORIN DE LA GORANDIERE), une maison avec des dépendances située lieu-dit Le Boisanne, 22490 PLOUËR SUR RANCE sur les parcelles cadastrées section ZH n° 199, section ZH n° 200, section ZH n° 367, section ZH n° 365 et ce afin de développer -et par conséquent d'investir- dans ce lieu propice au calme et à la réflexion, une activité de séminaire.

Mes clients sollicité et obtenu les autorisations nécessaires à cette fin. C'est ainsi que le 2 mai 2016, la SCI a obtenu un permis de construire en vue de la réalisation de travaux de rénovation et d'agrandissement, puis de murs de clôture.





Source : Images ©2019 DigitalGlobe, Données cartographiques ©2019 Google Earth

2. Alors que l'activité de séminaire a démarré récemment, ils ont eu la désagréable surprise de constater que la mise à 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie allait leur créer un grave préjudice provisoire mais potentiellement définitif en termes de pollutions et nuisances atmosphériques et sonores.

### 2.1. Préjudice lié à la phase travaux.

2.1.1 Madame et Monsieur SANTINA ont tout d'abord constaté, dans le dossier d'enquête publique relatif à la mise à 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, un préjudice lié aux mesures de circulations prévues pendant les travaux.

Plus précisément, un itinéraire de circulation courte (déviation courte) *via* la RD 366 et le pont Saint-Hubert sera mis en place pendant les fermetures du pont Chateaubriand.

**Dans cette optique, des bretelles présentées comme provisoires seront réalisées pour raccorder la RN176 à la voie communale de la Boissanne sur la commune de Plouër-sur-Rance avec un passage sur le pont de Bois Anne.**

Or, cette création de bretelles va fortement pénaliser mes clients, sans compter qu'aucune assurance réelle de leur caractère provisoire n'existe.

A cet égard, le préjudice anormal et spécial que les époux SANTINA ne manqueront pas de subir, (qu'il soit temporaire ou d'ailleurs définitif), est de jurisprudence administrative bien établie, constamment indemnisé (*CAA NANTES, 21 Octobre 2016, n° 15NT00424*).

Tel est notamment le cas d'un préjudice lié au bruit, ou encore olfactif voire lumineux (*CAA Bordeaux, 4 avril 1996, n°95BX00245CAA Bordeaux, 16 novembre 2006, n°03BX0109*) nonobstant toute considération liée à l'intérêt général du projet.

Et comme on va le voir, le maître de l'ouvrage, c'est-à-dire l'Etat, n'a absolument pas pris en compte l'importance de cette problématique, pourtant prégnante.

**2.1.2.** En droit et en application du code de l'environnement, l'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur un certain nombre de facteurs dont la faune, la flore, la population, la pollution visuelle, **olfactive ou encore sonore.**

A ce titre, l'étude d'impact doit proposer une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, permanents et **temporaires (y compris pendant la phase des travaux)** du projet.

**2.1.3.** Et ce qui pose une difficulté réelle et sérieuse à mes clients est donc la création des bretelles prévues alors même qu'il résulte de l'étude d'impact que les **effets du projet de mise à 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie en phase travaux** n'ont été étudiés qu'au regard de la problématique NATURA 2000, c'est-à-dire de la faune et de la flore (et encore vraisemblablement pas suffisamment comme on le verra ci-après).





Figure 19 : Déviations courtes et longues (source ARCADIS – fond de plan IGN)

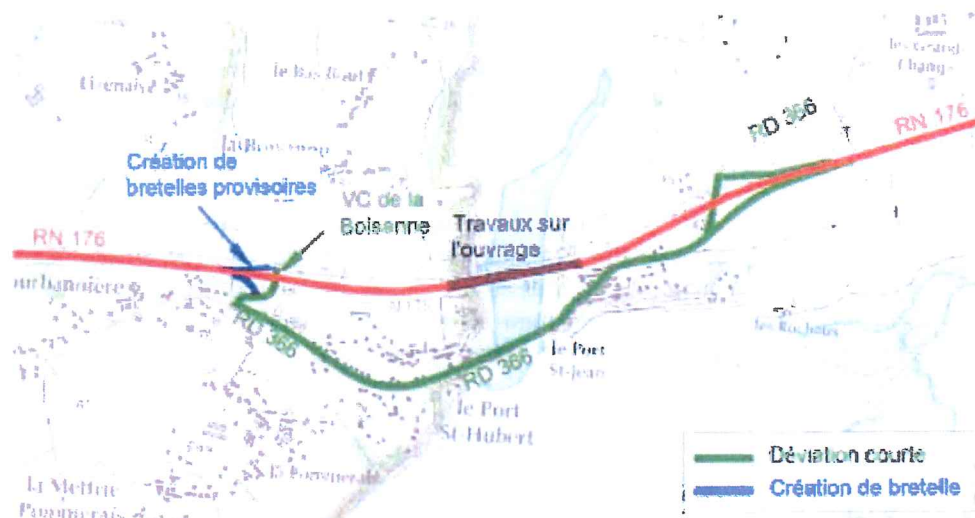


Figure 20 : Mesures complémentaires de restriction de la circulation (source ARCADIS – fond de plan IGN)

Source : Extrait du dossier d'enquête publique - Volume 2 pièce F

a. Il convient à cet égard de s'attarder sur l'Avis délibéré n° 2018-84 de l'Autorité environnementale le 9 décembre 2018 à LA DEFENSE, relatif à la mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie (35) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Ville-ès-Nonais.

(i). Au titre des principaux enjeux environnementaux du projet, l'Autorité Environnementale a relevé dans son avis :

« : « • les nuisances acoustiques potentielles du fait de l'augmentation du trafic et du rapprochement de l'infrastructure de certaines habitations ;

• les impacts paysagers, notamment du pont Chateaubriand dont le tablier sera élargi et qui est situé au cœur du site classé de l'estuaire de La Rance ;

• les impacts sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et la santé humaine du fait de l'augmentation du trafic attendu et de celle de la vitesse maximale autorisée ;

• la pollution des eaux de ruissellement, celles-ci étant actuellement rejetées sans traitement dans le milieu ;

• l'effet de coupure accru par l'élargissement de l'infrastructure, alors que La Rance constitue un corridor écologique d'importance régionale ;

• en phase de travaux : les nuisances liées aux déviations mises en place pour les riverains proches et les risques de pollution des eaux de la Rance ». (Nous soulignons et mettons en gras).

(ii) L'Autorité environnementale note aussi en page 3 de son avis que :

« Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernent la maîtrise des nuisances : • celles liées à l'élargissement et au fonctionnement d'une infrastructure exploitée à 110 km/h : bruit, pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre dus à l'augmentation de la vitesse et de la capacité, impact paysager accru du pont Chateaubriand dans un site classé, rejet des eaux de ruissellement dans le milieu naturel, augmentation de l'effet de coupure écologique de La Rance qui est un corridor d'importance régionale ; • celles liées aux travaux, avec la mise en place de déviations susceptibles de créer des nuisances temporaires nouvelles pour les riverains » (Nous soulignons et mettons en gras).

b. Et effectivement sur cette question, le dossier d'étude d'impact est famélique.

Le résumé non technique de l'étude d'impact mentionne au titre des MR (Mesures de réduction (MR) : Les mesures de réduction concernent les adaptations du projet qui permettent d'en réduire ses impacts) pour la population :

« MR : information des usagers et des riverains

MR : Optimisation du phasage travaux pour limiter la fermeture de la RN176

MR : Mise en place d'un itinéraire de déviation court, de mesures de gestion du trafic et d'information des usagers » (Page 13 pièce E volume 2) (Nous soulignons et mettons en gras)

c. Cette réponse au problème qui n'en n'est pas une, et qui surtout veut tout et rien dire (comment avoir une telle assurance quand on sait pertinemment que les travaux durent toujours plus longtemps que ce qui est prévu ?) est en tout état de **cause sans commune mesure avec les enjeux soulevés par l'Autorité environnementale dans son avis.**

En effet la solution actuellement prévue par la bretelle provisoire viendrait à être aménagée au niveau du croisement menant au Bois Anne multiplie les inconvénients : saturation de la circulation (voire impossibilité de sortir des hameaux), fortes nuisances acoustiques, accentuation de la pollution en particules fines liées à la stagnation des véhicules, très grandes difficultés de circulation au niveau du carrefour menant au Bois Anne, empiètement sur des zones agricoles (zones que le législateur n'a de cesse de protéger), coût élevé lié à de nécessaires expropriations fussent-elles temporaires.

**d. Mes clients s'opposent donc formellement à la mise en place de ces bretelles qui vont créer une circulation dense dans une zone remarquable dont, en plus des points évoqués ci-dessus, l'impact visuel sera très conséquent.**

Ils formulent donc les demandes suivantes, compte tenu des problématiques multiples posées par la création des bretelles :

**d.1. Soit l'absence de mise en place des bretelles** avec une fermeture de la Route Nationale 176 aux poids lourds et la mise en place de contournements longs, soit par le bas, soit par le haut afin de fluidifier le trafic et d'éviter les phénomènes de saturation du réseau routier et de bruits et de pollution liées.

**d.2.** Soit en cas de mise en œuvre de ces bretelles, la mise en place d'un itinéraire de contournement par la Gourbannièrre afin d'éviter le pont de franchissement de la RN76 du Boissanne qui ne peut pas supporter un trafic en double sens surchargé et qui ne peut être élargi.

En effet, mes clients observent qu'une autre solution existe puisque qu'avant la mise en place de la RN 176, une route partait de la Gourbannièrre pour remonter vers le nord vers Lizenais et La Souhaitier. Or, cette route qui existe toujours n'est séparée de la RN que par un merlon de terre. Pourquoi dès lors ne pas la remettre en service ? En effet, le coût d'une telle remise en service serait bien moindre que la création des bretelles prévues! Cette solution doit être privilégiée car elle présente (i) l'avantage de fluidifier le trafic (ii) à un moindre coût et donc (iii) moins de nuisances acoustiques et de pollution.

## **2.2. Préjudice lié à la phase exploitation**

Outre ce qui précède, il existe également un risque fort de nuisances définitives pour mes clients car nous relevons l'absence de mesures acoustiques précises au dossier d'enquête publique. En effet, il n'apparaît aucune mesure antibruit pour tous les habitants des hameaux du Boissanne, tous comme ceux du Bas-Bout, de Galienne, et de la Gourbannièrre qui continueront à subir éternellement et de plein fouet la pollution sonore de la RN176 élargie à 4 voies.



**Pourtant là encore** l'indemnisation du préjudice **définitif** lié au bruit d'une 2x2 voies, est largement reconnu, à condition que l'acquisition du terrain par les propriétaires qui se plaignent **soit antérieure** aux travaux, ce qui est le cas en l'espèce. C'est ainsi que notamment peut être indemnisé le préjudice subi du fait de la dévaluation du bien immobilier concerné par les nuisances sonores ou de perte d'exploitation (*CAA Bordeaux, 29 novembre 1994, n°90BX00571 ; TA Nantes, 20 avril 2014, Département du Maine et Loire, n°0103355*).

2.2.1. D'ailleurs la question du bruit est expressément relevée par l'Autorité Environnementale dans son avis, les mesures anti-bruit datent de 2013 et 2015 et depuis lors, la circulation a considérablement augmenté. Ces mesures sont ainsi devenues totalement obsolètes.

a. Concernant les nuisances sonores spécialement, l'avis de l'Autorité environnementale est très intéressant.

A ce titre, l'Autorité relève que :

*« La modification induite par le projet est considérée comme significative au regard de la réglementation applicable (+ 2 dB(A)). Il y a dès lors une obligation du pétitionnaire à respecter des seuils maximaux pour les habitations et établissements sensibles. C'est dans ce but que des merlons acoustiques et des écrans antibruits seront créés. La nécessité de poser des écrans antibruits sur une partie du pont Chateaubriand a conduit le pétitionnaire à prévoir une pose symétrique pour des raisons paysagères, même à des endroits où la pose de protection acoustique n'était pas imposée par la réglementation. Cet écran sera en polycarbonate transparent permettant d'offrir aux automobilistes une vision sur l'estuaire de La Rance. Ses caractéristiques techniques sont signalées comme ayant été améliorées par rapport aux écrans posés par le passé sur d'autres ouvrages, qui avaient tendance à jaunir à la lumière avec le temps. En outre, neuf habitations bénéficieront d'isolations de façade ».*

L'Autorité note encore d'ailleurs :

*« Les parties de l'étude présentant les impacts du projet sur le trafic et sur le bruit sont très synthétiques et renvoient aux annexes détaillées . Il serait approprié de fournir plus d'informations directement dans le corps de l'étude d'impact »* et recommande également *« de ne pas présenter des résultats du modèle de trafic projeté qu'exclusivement sans hypothèse de mise en place d'une écotaxe sur le réseau routier national car en effet une telle présentation fausse totalement les données ».*

**L'Autorité relève en revanche expressément que l'étude d'impact sur cette question du bruit est trop limitative en ne traitant que l'aire d'étude alors même que selon l'Autorité environnementale, « l'effet du projet est susceptible d'induire des hausses de trafic (et de bruit) sur d'autres parties du réseau routier »** et de



conclure qu' « il est attendu de l'étude d'impact qu'elle étudie à ce titre les effets du projet sur l'ensemble du réseau sur lequel le projet entraîne une modification significative de bruit (+ 2 dB(A)) alors encore une fois que l'Autorité relève que l'étude ne concerne que la phase de travaux !

*In fine*, l'Autorité recommande sans aucune ambiguïté : « d'évaluer les effets du projet sur le bruit sur l'ensemble du réseau routier où le projet induit une modification significative ».

b. La réponse du Maître de l'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale qui figure au dossier d'enquête publique n'est en aucun cas à la hauteur des enjeux sur cette question tels que déterminés par l'Autorité environnementale dans son avis et notamment concernant les voies de circulations attenantes au périmètre de l'étude :

*« Le maître d'ouvrage tient à rappeler que, au sens de la réglementation, même si cette augmentation dépassait le seuil de 2 dB(A) d'augmentation, au sens de l'article R.571-45 du Code de l'Environnement, il ne s'agit pas d'une modification significative entrant dans le champ de la réglementation car aucun travaux n'est exécuté sur ces voiries annexes. Ce point est confirmé par exemple par : la circulaire n° 97-110 du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national qui précise dans son article 6.1 1°) que pour l'application de cette réglementation« des travaux doivent être réalisés sur l'infrastructure concernée »ou encore la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, qui relève de la même réglementation, qui précise bien que ces règles « n'ont pas vocation à s'appliquer hors du périmètre des travaux »En l'espèce, en dehors des voies modélisées dans l'étude acoustique, les augmentations de trafic à l'horizon 2035 sont faibles sur le réseau routier. Il convient de consulter les cartes de trafic correspondantes (voir Volume 2 - Pièce F – Partie 4 – Annexe 5 à partir du §7) : carte page 96 pour la situation 2035 sans projet et carte page 102 pour la situation 2035 avec projet. Le trafic sur la RD366 diminue, et l'augmentation relative la plus importante est constatée pour la RN 176 à l'Ouest du projet (au-delà de l'échangeur avec la RD 12 et la RD 366) où le trafic moyen journalier annuel passe de 23 300 veh/jours sans projet à 23 600 veh/jour (avec projet) soit une augmentation de 0.06 dB (A) de la contribution sonore de l'axe. Cette modification est donc, quoi qu'il en soit, inférieur au seuil de 2dB(A). D'autres voies pour lesquelles le trafic est modifié voient une augmentation maximale de 0.02dB(A) – voire une diminution de trafic pour le barrage de la Rance ».*

D'ailleurs, dans sa réponse et malgré l'avis très précis de l'Autorité environnementale sur cette problématique, le maître de l'ouvrage ne craint d'indiquer que « L'étude d'impact n'a donc pas été modifiée sur ce point par le maître d'ouvrage par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnemental ».

De fait il est patent que Les hameaux Le Boisanne, Galiennie, le Bas-Bout ne sont jamais cités en référence à une étude de quelque ordre soit-elle.

#### • Mesures complémentaires

Des mesures complémentaires de bruit ont été réalisées pour déterminer plus précisément l'ambiance sonore du site, notamment pour les points les plus éloignés du projet. 9 points de mesures ont ainsi été rajoutés en octobre 2015 aux 5 points de la première campagne de février 2013. Ces données ont permis d'affiner le calage du modèle numérique et donc la modélisation des niveaux sonores.

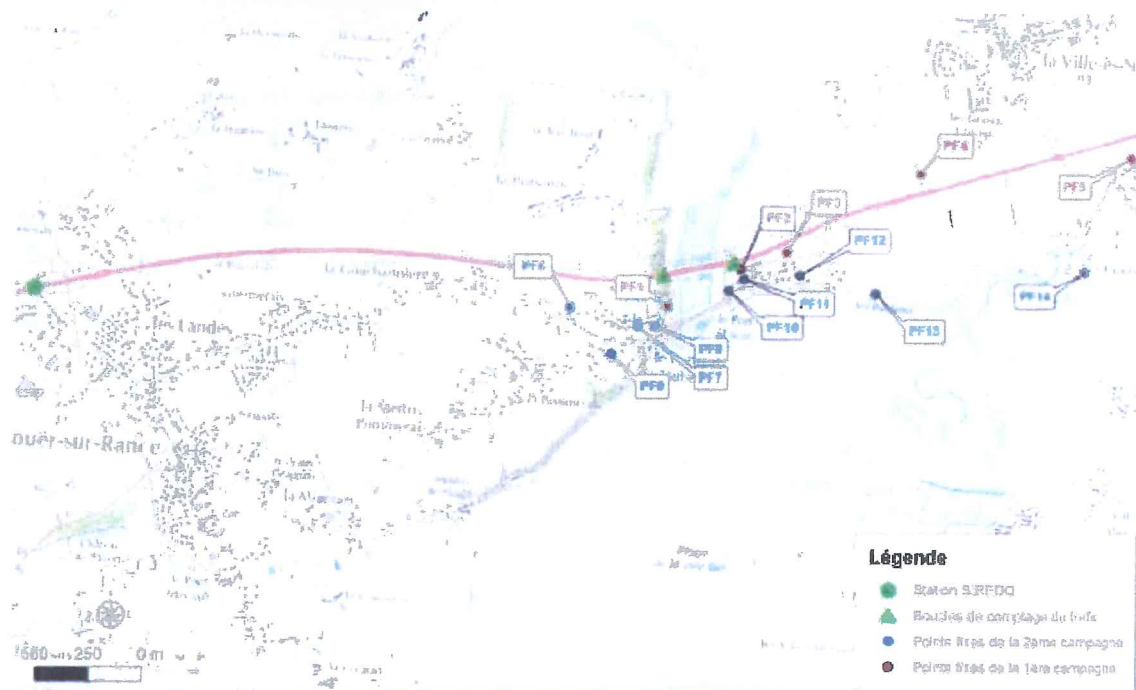


Figure 22 : Localisation des points de mesures acoustiques (source EREA – fond de plan IGN)

Source : Extrait du dossier d'enquête publique - Volume 2 pièce F

2.2.3. Il en va de même au demeurant concernant la qualité de l'Air et la Santé humaine dans la mesure où l'Autorité environnementale relève que « l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air en phase d'exploitation a été menée avec le modèle COPERT IV8, dont les modèles d'émission de polluants sont désormais périmés » ; et ce alors même qu'une école est située à 500 mètres de la route.

2.2.4. Enfin et dans un ordre d'idée plus générale, il est étonnant que concernant la question des milieux naturels et l'étude d'incidences Natura 2000, l'Autorité Environnementale recommande « de consolider l'argumentaire conduisant à ne pas solliciter de dérogation au régime d'interdiction stricte portant sur les espèces protégées et leurs habitats, ou de compléter l'autorisation environnementale par un dossier de demande de dérogation (mise en gras dans l'avis) ».

2.2.5. Ces pour l'ensemble de ses raisons que mes clients sollicitent que des merlons d'une grande largeur et des écrans acoustiques soient impérativement prévus le long de la RN 176 qui sera mise à deux fois deux voies sur une distance plus longue que celle prévues au dossier d'enquête car en effet, de ce côté du Pont Chateaubriand, le projet ne prévoit qu'un écran symétrique et non acoustique !

\*\*\*\*\*

En conclusion et pour les motifs qui précèdent, les époux SANTINA demandent comme exposés aux points 2.1.3. (c et d) et 2.2.5, au titre de leur contribution à enquête publique :

- Concernant la phase travaux, l'absence de mise en place des bretelles prévues ou à défaut, qu'un itinéraire de contournement par la Gourbannière soit prévu.
- Concernant la phase exploitation, que des merlons d'une grande largeur soient impérativement prévus le long de la RN 176 qui sera mise à deux fois deux voies sur une distance bien plus longue que celle prévue au dossier d'enquête publique.

Je vous remercie de bien vouloir prendre le présent courrier comme une observation faite au titre de l'enquête publique et de l'annexer à votre rapport.

\*\*\*\*\*

Je vous prie, Monsieur le Commissaire Enquêteur de croire à l'assurance de ma parfaite considération.

  
Louis-Pierre EARD-AMINTHAS