

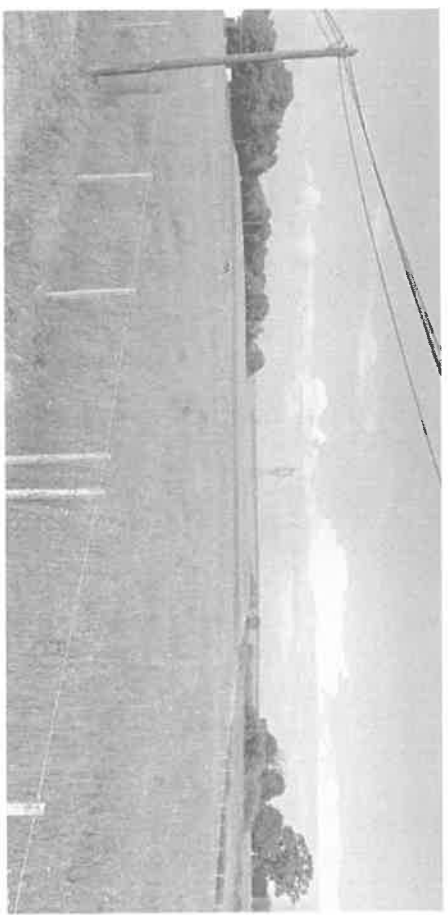
RÉALISATION D'UNE VOIE DE LIAISON ENTRE LA RD 92 ET LA RD 93

Communes de Janzé et Amanlis

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE C
NOTICE EXPLICATIVE


Ile & Vilaine
LE DÉPARTEMENT



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3		
I – CONTEXTE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF	3		
I.1 – OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE	3		
I.1.1 – Textes régissant l'enquête	3		
I.1.2 – Organisation et déroulement de l'enquête	3		
I.1.3 – A l'issue de l'enquête	4		
I.2 – INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPÉRATION	4		
I.2.1 – Le projet avant l'enquête	4		
I.2.2 – La déclaration d'utilité publique	4		
I.3 – EN PARALLÈLE ET AU-DELÀ DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE	5		
I.3.1 – L'enquête parcelaire	5		
I.3.2 – L'expropriation	5		
I.3.3 – La mise en compatibilité des documents d'urbanisme	5		
I.3.4 – Les procédures complémentaires	5		
II – OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION ET DE SON PARTI D'AMÉNAGEMENT	5		
II.1 – CONTEXTE DE L'OPÉRATION	5		
II.2 – JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION	6		
II.2.1 – Les objectifs visés	6		
II.2.2 – Cahier des charges de l'opération	6		
II.2.3 – Présentation de la situation actuelle	6		
II.2.4 – Les variantes étudiées	8		
III – PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À ENQUÊTE	12		
III.1 – LE PROJET	12		
III.1.1 – Les points d'étapes	12		
III.1.2 – Les grandes lignes du projet	13		
III.1.3 – Les conditions d'exploitation de la voie	13		
III.1.4 – Le rétablissement des communications	14		
III.1.5 – Conformité avec les documents d'urbanisme	15		
III.1.6 – Les mesures spécifiques à la protection de l'environnement	16		
		III.2 – CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU TRACÉ	
		III.2.1 – Géométrie	18
		III.2.2 – Ouvrages et travaux annexes	19
		III.2.3 – Emprises	20
		IV – ESTIMATION DES DÉPENSES	21

PRÉAMBULE

Le Département d'Ille-et-Vilaine sollicite les services de l'Etat dans le cadre d'une procédure administrative de déclaration d'utilité publique (DUP) pour sécuriser une opération de création d'une infrastructure de mobilités.

Cette procédure est nécessaire en vertu du Code civil qui prévoit (article 545) que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

La déclaration d'utilité publique fait partie de la phase administrative de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, gérée en France par les articles L. 1, L. 121-1 et suivants et R. 111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le bénéficiaire de cette demande de DUP est le :

DÉPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE représenté par son président Monsieur Jean-Luc CHENU

Pôle construction et logistique

Direction des grands travaux d'infrastructures

Service études et travaux n° 1

3 Avenue de Cucillé

35042 RENNES Cedex

Le présent document est réalisé en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la création d'une voie de liaison entre les routes départementales n° 92 et 93, sur le territoire des communes de Janzé et Amanlis.

Il a été procédé à une enquête publique relative au permis d'aménager du parc d'activités du Bois de Teillay (tranche 3) intégrant la voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93, du 13 décembre 2021 au 14 janvier 2022. Ce projet d'aménagement, dont la surface est supérieure à 10 hectares, a été soumis à étude d'impact (en pièce jointe) au titre de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement et a fait l'objet d'une saisine de l'autorité environnementale auprès de la MRAe (mission régionale d'autorité environnementale) Bretagne. La MRAe a émis un avis en date du 04 octobre 2021 (cf. avis joint en annexe).

La commissaire enquêtrice a émis un avis favorable le 12 février 2022, sans réserve, au projet de permis d'aménager de l'extension du parc d'activités du Bois de Teillay - tranche 3 (cf. avis joint en annexe).

Le 14 avril 2022, la commune d'Amanlis a pris un arrêté accordant le permis d'aménager au nom de la commune (cf. arrêté joint en annexe).

La procédure de déclaration de l'utilité publique (DUP) pour le présent projet, qui constitue une partie du projet global de réalisation de la 3^{ème} tranche du parc d'activités du Bois de Teillay soumis à évaluation environnementale, relève des dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement en ce qui concerne l'organisation de l'enquête publique.

Les terrains acquis dans le cadre de ce projet auront vocation à être incorporés dans le domaine public départemental et serviront à la réalisation du projet.

Le projet n'entre pas dans le cadre des procédures de concertation prévues à l'article 103-2 du Code de l'urbanisme, ni dans celui des procédures de concertation préalables régies par les articles L. 121-15 et suivants du Code de l'environnement.

I – CONTEXTE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF

I.1 – OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

Dans le cadre du projet de réalisation d'une voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93, le Département d'Ille-et-Vilaine souhaite engager une procédure de déclaration d'utilité publique, au titre du Code de l'expropriation. Toutefois, l'enquête préalable à cette déclaration d'utilité publique relève du code de l'environnement.

L'objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est de présenter au public le projet et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique du projet, voire de modifier le projet à la marge.

I.1.1 – Textes régissant l'enquête

Cette enquête est régie par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement dont relèvent les enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement.

I.1.2 – Organisation et déroulement de l'enquête

Ouverture de l'enquête et publicité de l'enquête

Le Département d'Ille-et-Vilaine adresse au Préfet du Département d'Ille-et-Vilaine le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le Préfet fait procéder à la publication, en caractères apparents, d'un avis portant à la connaissance du public les indications contenues dans la décision portant ouverture de l'enquête, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé, dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et les communes concernées.

Les quinze jours précédant l'enquête et pendant toute la durée de cette dernière, cet avis est publié par voie d'affichage et, éventuellement par tout autre procédé, et dans chacune des communes désignées par le Préfet. L'accomplissement de cette mesure incombe aux maires des communes. L'avis est également publié sur le site Internet de la Préfecture. En outre, dans les mêmes conditions de délai, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Les affiches doivent être visibles des voies publiques, sur format A2 et comporter le titre « avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations relatives à l'enquête en caractères noirs sur fond jaune.

Désignation d'un commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur est désigné dans les conditions prévues à l'article R. 123-5 du Code de l'environnement. Le Préfet du Département d'Ille-et-Vilaine saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur, le président du tribunal administratif.

Déroulement

L'enquête publique est ouverte et organisée par le Préfet.

Le dossier présenté contient les éléments suivants, conformément à l'article R. 123-8 du Code de l'environnement :

- la délibération de l'organe expropriant mentionnant expressément l'objet de l'opération et demandant au Préfet de lancer la procédure de DUP,
- une notice explicative justifiant de l'utilité publique du projet,
- un plan de situation,
- le plan général des travaux,
- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- l'appréciation sommaire des dépenses,
- l'évaluation environnementale, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage
- les textes régissant l'enquête et la mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
- le cas échéant, le dossier peut être complété par toutes pièces estimées pertinentes à être portées à la connaissance du public, notamment les avis émis par les autorités administratives concernant le projet.

➤ Durée de l'enquête

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à 30 jours. Elle est fixée par le Préfet qui détermine également les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations.

➤ Déroulement de l'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, le public peut prendre connaissance du dossier dans la (les) mairie(s) de la (des) commune(s) concerné(s), ainsi que sur le site Internet de la Préfecture et consigner ses observations sur l'utilité publique de l'opération sur le registre d'enquête à sa disposition, ainsi que par voie électronique.

Les observations peuvent également être adressées au commissaire enquêteur par écrit ou oralement lors des périodes de réception du public, aux lieux, jours et heures fixés par l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Le commissaire enquêteur examine les observations consignées ou annexées aux registres et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant s'il le demande.

1.1.3 – A l'issue de l'enquête

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est clos et signé par le commissaire enquêteur. Le commissaire enquêteur examine les observations recueillies. Dans un délai de 8 jours à compter après

clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur entend le responsable du projet et lui communique les observations dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. Dans un délai d'un mois à compter de la clôture, le commissaire enquêteur rédige et remet à l'autorité compétente un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée. Cet avis sera transmis, avec l'ensemble du dossier et des registres, au Préfet, chargé de centraliser les résultats de l'enquête. Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des éventuelles réponses du maître d'ouvrage.

Le rapport du commissaire enquêteur restera à la disposition du public dans la (les) mairie(s) où s'est déroulée l'enquête, ainsi qu'en préfecture et sur son site Internet, pendant un an.

1.2 – INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPÉRATION

1.2.1 – Le projet avant l'enquête

L'enquête porte sur la réalisation d'une voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93, sur le territoire des communes de Janzé et Amanlis.

Dans le cadre du projet d'extension de la ZA du Bois de Telly, porté par Roches aux Fées Communauté, une voie de liaison entre les routes départementales n° 92 et 93 a été étudiée. Ce projet inscrit au programme « Mobilités 2025 » du Département d'Ille-et-Vilaine fait partie du plan de relance de l'économie voté par l'Assemblée départementale le 24 septembre 2020.

L'objectif de ce projet est de permettre aux usagers en transit circulant sur la RD 92 d'accéder aux axes structurants, notamment l'axe Bretagne-Anjou, en s'affranchissant de la traversée de l'agglomération de Janzé. Un carrefour giratoire sur la RD 92 sécurisera également les accès à la tranche nord de la future zone d'activités destinée à recevoir des entreprises de logistique avec de nombreux flux de poids-lourds. La desserte de la zone d'activités par les modes actifs (vélos et piétons) depuis Janzé est incluse au projet.

Cette opération s'inscrit dans le cadre d'un aménagement concerté entre les objectifs de sécurisation du réseau routier départemental et l'extension de la ZA du Bois de Telly projetée par Roche aux Fées Communauté.

1.2.2 – La déclaration d'utilité publique

Au terme de la procédure d'enquête publique et au vu des conclusions motivées du commissaire enquêteur, le Département d'Ille-et-Vilaine se prononcera par une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet proposé, puis le Préfet décidera de la déclaration d'utilité publique de l'opération, par arrêté, au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête préalable et précisera le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée, délai qui ne peut être supérieur à 5 ans.

L'utilité publique d'une opération ne peut être déclarée que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou environnemental et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle entraîne ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

L'acte déclarant l'utilité publique a une validité de 5 ans, et tout acte pris dans la même forme que l'acte déclarant l'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale.

I.3 – EN PARALLÈLE ET AU-DELA DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

I.3.1 – L'enquête parcelleaire

L'enquête parcelleaire a pour but de procéder à la détermination précise des emprises devant être acquises, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés.

Cette enquête parcelleaire est réalisée et prescrite conjointement à la présente enquête organisée par le Préfet et conduite en vertu des dispositions des articles L. 131-1 et R. 131-1 à R. 131-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le dossier d'enquête parcelleaire définit exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux ainsi que l'identité des propriétaires des parcelles concernées, telle qu'elle figure au cadastre. Les intéressés propriétaires de ces terrains seront appelés à faire valoir leurs droits et à consigner leurs observations sur les registres joints au dossier d'enquête parcelleaire.

Indépendamment des éventuels accords amiables qui seront passés pour la cession des parcelles concernées, la procédure d'expropriation pourra être engagée par le maître d'ouvrage.

I.3.2 – L'expropriation

En cas de désaccord pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément aux articles L. 221-1 et R. 221-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sur la base du dossier d'enquête parcelleaire qui aura précisé les emprises du projet et déterminé le(s) propriétaire(s) à exproprier.

I.3.3 – La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Janzé, approuvé le 15 janvier 2014 (modification n° 1 approuvée le 07 septembre 2016, modification simplifiée n° 1 approuvée le 06 septembre 2017, modification simplifiée n° 2 approuvée le 09 septembre 2020), est compatible avec le projet de voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93.

Le PLU de la commune d'Amanlis, approuvé le 24 juin 2021, est compatible avec le projet de voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93, et inclut un emplacement réservé pour l'infrastructure linéaire routière.

Cette partie est détaillée au paragraphe III.1.5 de la présente notice explicative.

I.3.4 – Les procédures complémentaires

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par le maître d'ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires.

Ainsi, les aménagements nécessaires au rétablissement du réseau hydraulique et à la protection des ressources aquatiques sont soumis à la loi sur l'eau conformément aux articles L. 214-1 et suivants et R. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.

Dans le cas présent, la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est initiée par Roche aux Fées Communauté dans le cadre global du projet d'extension du parc d'activités économiques du Bois de Teillay et de la création d'une voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93. Cette procédure prend la forme d'un porté à connaissance (transmis par instruction le 20 juin 2022 à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine - DDTM) dans le cadre de l'arrêté d'autorisation au titre du Code de l'environnement prescrit le 29 novembre 2011 pour la ZA du Bois de Teillay.

Par ailleurs, conformément aux dispositions prévues par l'article L. 522-4 du Code du patrimoine, le service régional de l'archéologie a été consulté. En réponse il est indiqué qu'aucun site archéologique n'est actuellement recensé dans l'emprise du projet ou à sa proximité immédiate. Aussi le Préfet de la Région Bretagne ne sollicitera pas la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux (cf. paragraphe III.1.6 « l'archéologie préventive »).

II – OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION ET DE SON PARTI D'AMÉNAGEMENT

II.1 – CONTEXTE DE L'OPÉRATION

Le Département d'Ille-et-Vilaine a engagé, fin 2017, une démarche intitulée « Mobilités 2025 » pour définir les infrastructures départementales de demain avec pour objectifs :

- de faciliter et sécuriser les déplacements au quotidien des Bretonnais en particulier dans leurs trajets domicile/travail et domicile/études ;
- d'offrir aux entreprises des infrastructures adaptés favorisant leur développement ;
- de faciliter les mobilités actives, le transport modal et le covoiturage par des infrastructures dédiées ;
- d'adapter ces infrastructures aux mobilités du futur (voitures électriques, voitures autonomes et partagées, nouveaux outils de la mobilité verte, routes à vélo...).

Le Département a souhaité associer très largement à cette démarche les territoires avec en priorité les mairies et les intercommunalités afin de recenser leurs besoins en terme de mobilités.

C'est dans ce cadre que Roche aux Fées Communauté a demandé au Département d'étudier la faisabilité d'une voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93 avec pour double objectif la desserte de la future extension de la ZA du Bois de Teillay et de relier la ZA du Bois de Teillay à la RD 92 en direction de Chateaugiron et ainsi délester l'agglomération de Janzé d'une partie du trafic poids lourds.

Ce projet a été retenu dans le cadre de l'amélioration des dessertes locales et inscrit au programme « Mobilités 2025 » adopté à l'unanimité par l'assemblée départementale le 22 avril 2021.

En anticipation à cette inscription au programme « Mobilités 2025 », cette opération a été inscrite au plan de relance de l'économie voté en septembre 2020 et destiné à favoriser la reprise de l'activité économique suite à la pandémie liée au Covid 19.

II.2 – JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION

II.2.1 – Les objectifs visés

- Permettre aux usagers en transit circulant sur la RD 92 d'accéder aux axes structurants, notamment l'axe Bretagne-Anjou, en s'affranchissant de la traversée de l'agglomération de Janzé.
- En effet, la RD 92 constitue un itinéraire, notamment poids-lourds, en direction de la RN 157 (liaison Rennes-Laval-Paris) via Chateaugiron. Cet itinéraire traverse des zones résidentielles avec notamment la présence d'un groupe scolaire, portant atteinte aux conditions de sécurité, au cadre et à la qualité de vie des riverains.
- Permettre un accès sécurisé et adapté à la tranche nord de la ZA du Bois de Teillay destinée à recevoir des entreprises de logistique avec de nombreux flux poids-lourds.
 - Encourager la limitation des déplacements en voiture en desservant la ZA du Bois de Teillay par des modes actifs (vélos et piétons) depuis Janzé.

II.2.2 – Cahier des charges de l'opération

La voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93 doit répondre aux critères suivants :

- les caractéristiques géométriques du projet seront celles adoptées pour les routes départementales classées en catégorie C avec une vitesse de référence de 90 km/h compatible avec la vitesse autorisée actuelle de 80 km/h ;
- les accès directs pour desservir les parcelles ne sont pas autorisés ;
- le type des points d'échanges sera fonction de l'importance et de la capacité des voies à rétablir. Ils sont décrits au paragraphe III.1.4 de la présente notice explicative.

II.2.3 – Présentation de la situation actuelle

La RD 92 est classée en catégorie C au sens du règlement de la voirie départementale, à savoir les routes d'intérêt départemental et d'intérêt économique ; Il complète le maillage prioritaire en reliant les chefs-lieux de canton directement entre eux et/ou au réseau des routes de catégorie A (réseau stratégique) ou B (voies d'intérêt interdépartemental ou d'équilibre territorial).

La RD 93 est quant à elle classée en catégorie D qui constitue un maillage fin d'intérêt local.

Le trafic

NB : Compte-tenu des périodes de confinement liées à la pandémie de Covid-19, il est à noter que l'année de référence pour les comptages routiers est 2019. Ceux réalisés en 2020 et 2021 ne sont pas significatifs du fait des restrictions de circulation imposées.

L'agglomération de Janzé est traversée par la route départementale n° 92. Cette voie assure la liaison entre la RN 157 (Rennes-Laval-Paris), via Chateaugiron, et le département de Loire-Atlantique, via La Couvère et Lalleu.

Le niveau de trafic estimé sur la RD 92 par le service exploitation et sécurité du Département d'Ille-et-Vilaine est le suivant :

Année	Trafic moyen journalier annuel (TMJA) Tous véhicules et tous sens de circulation	Nombre de poids-lourds/jour (% du TMJA)
2017	3 204	192 (6 %)
2018	2 827	109 (3,9 %)
2019	2 831	113 (4 %)

On peut noter une baisse du trafic, notamment poids-lourds, qui peut être liée aux mises en service successives de la 2x2 voies entre Rennes et le Maine-et-Loire, incitant certains usagers à modifier leur itinéraire.

Le niveau de trafic estimé sur la RD 93 par le service exploitation et sécurité du Département d'Ille-et-Vilaine est le suivant :

Année	Trafic moyen journalier annuel (TMJA) Tous véhicules et tous sens de circulation	Nombre de poids-lourds/jour (% du TMJA)
2017	421	28 (6,6 %)
2018	421	29 (6,8 %)
2019	421	32 (7,6 %)

Le trafic reste constant sur cette voie d'intérêt local.

Les hypothèses de trafic sur la voie de liaison prennent en compte le trafic actuel et le trafic futur, notamment poids-lourds, engendré par l'extension de la ZA du Bois de Teillay et l'implantation sur ce site d'entreprises de logistique. Elles sont les suivantes :

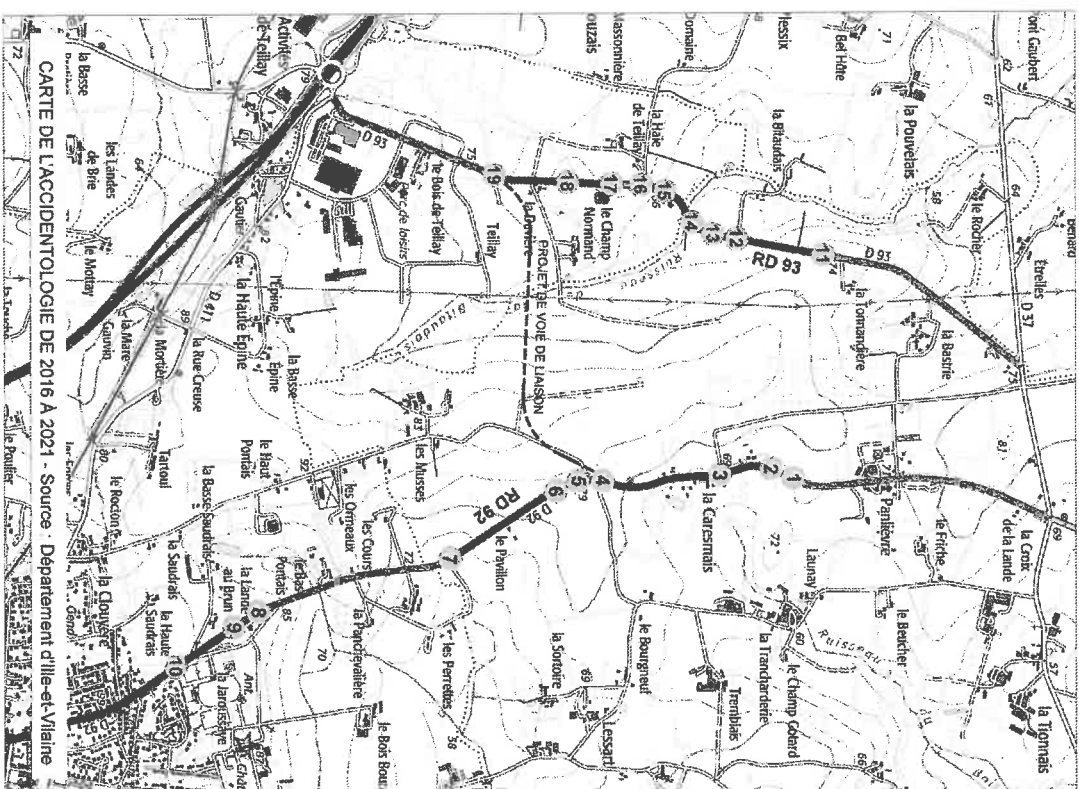
- trafic estimé sur la voie de liaison à sa mise en service : 3 000 v/j
- taux de poids-lourds : 10 %
- taux de croissance linéaire (progression annuelle du trafic) : 2 %
- trafic estimé à 20 ans après la mise en service : 4 458 v/j

L'accidentalologie

n° du plan	Date de l'accident	Type d'accident
RD 92		
1	05 - 11 - 2021	Accident corporel : sanglier percuté par un véhicule léger
2	15 - 01 - 2016	Accident corporel impliquant un véhicule léger
3	16 - 12 - 2017	Accident matériel : un véhicule léger au fossé
4	18 - 11 - 2018	Accident corporel impliquant un véhicule léger au fossé
5	05 - 03 - 2019	Accident corporel : 2 véhicules légers face à face (2 blessés graves)
6	19 - 02 - 2017	Accident corporel impliquant un véhicule léger
7	10 - 09 - 2019	Accident corporel impliquant une moto (1 blessé)
8	05 - 04 - 2016	Accident corporel entre un véhicule léger et un scooter
9	29 - 05 - 2020	Accident corporel
10	03 - 01 - 2017	Accident matériel : un véhicule léger au fossé
RD 93		
11	29 - 10 - 2017	Accident matériel : remorque agricole renversée
12	05 - 07 - 2018	Accident corporel impliquant un véhicule léger (1 blessé léger)
13	29 - 05 - 2019	Accident corporel
14	18 - 11 - 2019	Accident corporel impliquant un véhicule léger
15	08 - 11 - 2021	Accident matériel : un véhicule léger au fossé
16	09 - 12 - 2021	Accident matériel impliquant un véhicule léger
17	28 - 11 - 2016	Accident corporel impliquant un véhicule léger (1 blessé léger)
18	30 - 08 - 2016	Accident corporel impliquant un véhicule léger (1 blessé léger)
19	11 - 01 - 2021	Accident matériel : un fourgon au fossé

On constate dans la typologie des accidents que, majoritairement, seul un véhicule est en cause. Sur 19 accidents recensés, deux impliquent une collision entre deux véhicules.

La voie de liaison n'aura pas un apport significatif sur la baisse des accidents observés. Par contre, le fait de reporter le trafic de transit sur cette voie améliorera les conditions de sécurité dans la traversée de Janzé (cf. paragraphe II.2.1 de la présente notice explicative).



II.2.4 – Les variantes étudiées

Variante 1



Justification de la variante

Demande de Roche aux Féés Communauté de la création d'une liaison entre la RD 92 et la RD 93, contournant Janzé par le nord, entre le lieu-dit *Teillay* sur la RD 93 et le lieu-dit *la Caresmias* sur la RD 92.

Cette demande a un double objectif :

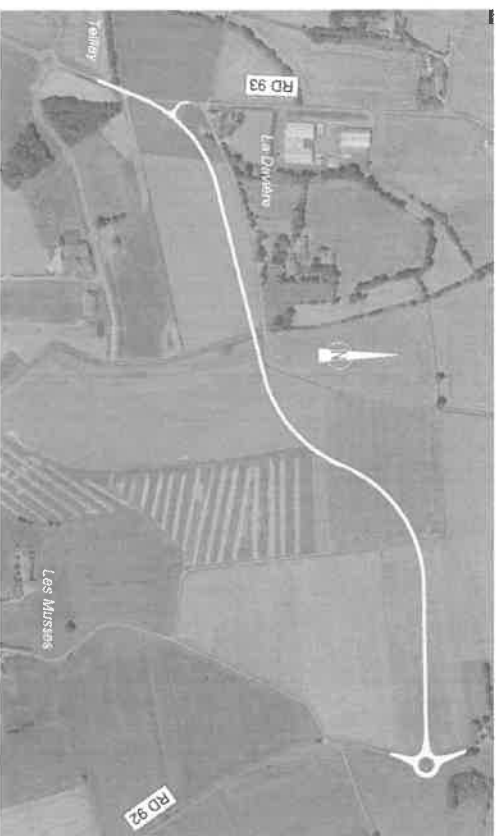
- desservir la future extension de la ZA du Bois de Teillay ;
- relier la ZA du Bois de Teillay à la RD 92 en direction de Châteaugirion (itinéraire PL en direction de Paris) et ainsi délester l'agglomération de Janzé et la RD 93 (route de la Davière) d'une partie du trafic poids lourds.

Avis sur la variante

Les services du Département d'Ille-et-Vilaine considèrent que la voie interne prévue pour desservir la future ZA ne peut être d'intérêt départemental du fait de ses caractéristiques :

- rayons en plan trop faibles ;
- profil en travers type « urbain » de la voie avec bordures et sans accotements ;
- accès direct des parcelles de la future ZA sur la voie.

Variante 2



Justification de la variante

Proposition par le Département d'Ille-et-Vilaine d'un tracé alternatif à la variante 1 afin que le tracé de la voie de liaison réponde aux objectifs du trafic départemental.

Le projet prend son origine au carrefour giratoire existant sur la RD 93 (giratoire de la Houlette) pour se raccorder sur la RD 92 par un carrefour giratoire à créer.

Le point d'acroche sur la RD 92 est imposé par la proximité des branches du giratoire.

Le tracé proposé est calé en limite nord du projet d'extension de la ZA.

Aucun accès, hormis le raccordement de la RD 93 sur la voie de liaison, ne sera autorisé.

Avis sur la variante

Ce tracé répond aux exigences de sécurité et de géométrie routière d'une route départementale classée en catégorie C mais ne répond pas aux attentes de Roche aux Féés Communauté quant à son projet d'extension de la ZA du Bois de Teillay.

En effet, en calant le projet le plus en limite nord, les surfaces restantes au nord ne permettront pas l'aménagement de grands lots.

Variante 3



↳ Justification de la variante

Roche aux Fées Communauté propose un tracé conciliant les normes géométriques routières et le projet d'aménagement de grands lots dans la partie nord de la ZA.

Afin d'éviter les accès directs des lots sur la voie de liaison, il est proposé la création d'un carrefour giratoire intermédiaire pour desservir la ZA.

↳ Avis sur la variante

Cette proposition ne respecte pas les minima des guides de conception routière pour une liaison entre deux routes départementales :

- Le raccordement sur le giratoire de la Houlette présente un rayon en plan trop faible (150 m pour un minimum de 240 m exigé) ;
- l'arrivée sur le giratoire de la Houlette ne respecte pas les règles de visibilité minimum ;
- trois carrefours giratoires sur un barreau de 1 km ne sont pas acceptables au regard des minimum d'exigence de confort du trafic de transit.

Variante 4



↳ Justification de la variante

Sur la base du tracé de la variante 3, une nouvelle proposition est faite par le Département d'Ille-et-Vilaine, construite sur les principes suivants :

- rayon minimum de 240 m pour les tracés en plan ;
- prise en compte des règles de visibilité en arrivée sur un carrefour giratoire (distance de 120 m) ;
- déplacement du point d'accroche sur la RD 92 afin de tenir compte de l'interdistance des branches du carrefour giratoire qui intègre, outre les branches de raccordement sur RD, le rétablissement du chemin d'exploitation n° 456 à la Carezmais et une branche permettant de desservir le plateau nord de la ZA.

↳ Avis sur la variante

Bien que cette variante réponde aux objectifs d'une voie de liaison, elle ne s'intègre pas avec les enjeux de Roche aux Fées Communauté qui sont de dégager le plus de surface possible pour les parcelles situées au nord de la future voie, et ce afin de tenir compte des futurs projets d'implantation.

Roche aux Fées Communauté est en réflexion sur les esquisses d'aménagement de la ZA afin d'optimiser le foncier.

Variante 5



↳ Justification de la variante

Tracé reculé vers le sud afin de respecter au mieux le plan d'aménagement prévu pour la ZA, tout en conservant les normes géométriques nécessaires.

La branche desservant la voie communale n° 16 (route des Mussés) est supprimée. Les riverains accéderont par le sud en provenance de Janzé.

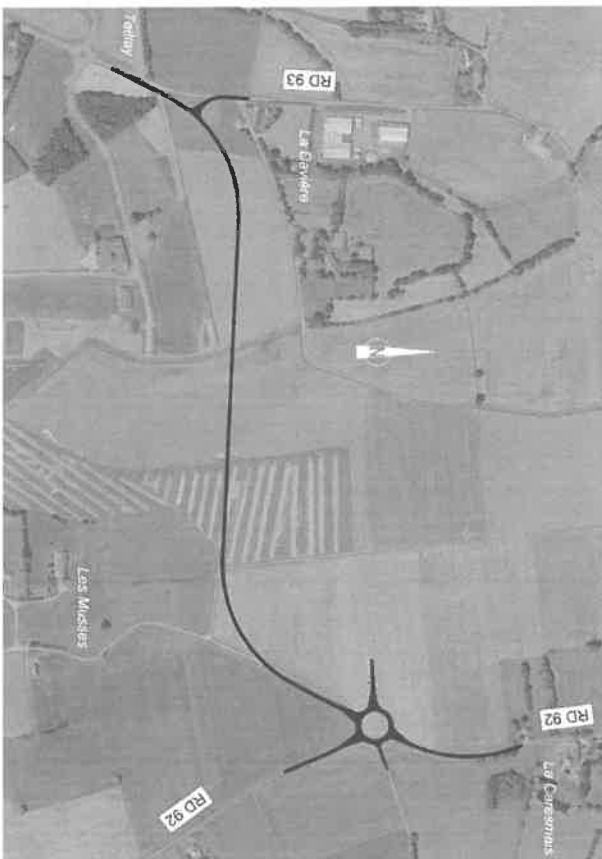
Une branche est créée à l'ouest du carrefour giratoire de la RD 92 afin de permettre la réalisation d'une voie desserte de la ZA du Bois de Teillay.

↳ Avis sur la variante

Lors d'une rencontre de Roche aux Fées Communauté avec les riverains situés en bordure de la RD 93, au lieu-dit *la Davière*, ceux-ci ont exprimé leur désaccord sur l'emplacement de la voie de liaison qu'ils jugent trop proche des habitations.

Il est demandé au Département d'Ille-et-Vilaine d'étudier la possibilité d'un décalage du tracé vers le sud afin de s'éloigner de la zone bâtie.

Variante 6



↳ Justification de la variante

Tracé similaire à la variante 5 mais déporté au maximum vers le sud en tenant compte des contraintes suivantes :

- maintien d'un rayon en plan minimal de 240 m ;
- maintien des distances nécessaires pour assurer la visibilité en approche du carrefour giratoire de la Houlette ;
- éviter d'impacter l'espace boisé de Teillay.

↳ Avis sur la variante

Cette nouvelle proposition permet de reculer l'axe de la voie de liaison d'environ 20 m vers le sud par rapport au tracé de la variante 5, au niveau du hameau de *la Davière*.

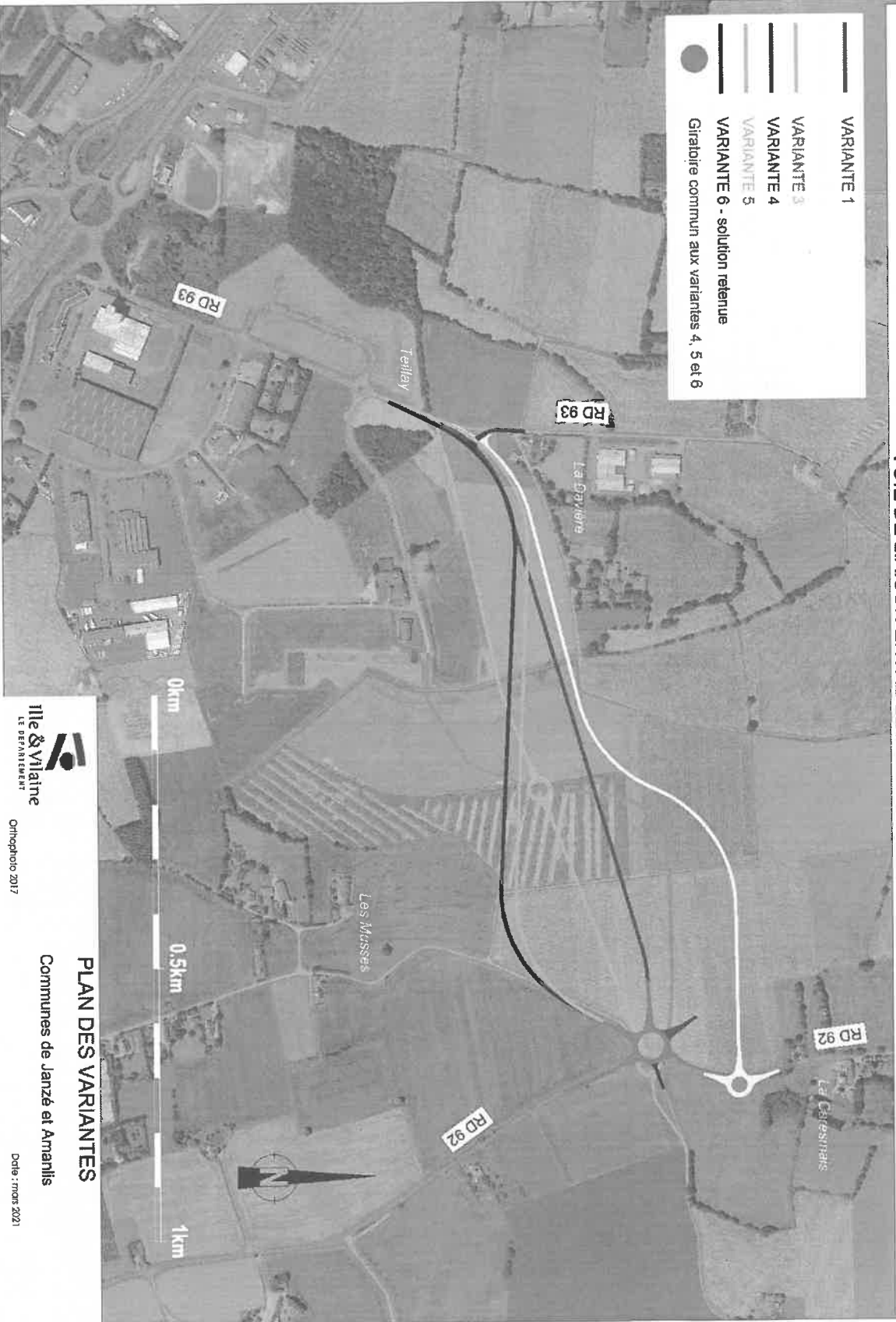
A la date de présentation de la variante, il a été décidé qu'une étude de bruit serait réalisée afin de définir les éventuelles protections acoustiques à mettre en œuvre.

Le projet se raccorde sur le giratoire de la Houlette qui est conservé pour une question de sécurité et permettre d'abaisser la vitesse en entrée de la ZA.

Ce tracé est validé par le Comité de pilotage en réunion du 20 janvier 2021

VOIE DE LIAISON ENTRE LES RD 92 ET 93

- VARIANTE 1
- VARIANTE 3
- VARIANTE 4
- VARIANTE 5
- VARIANTE 6 - solution retenue
- Gratoire commun aux variantes 4, 5 et 6



Ille & Vilaine
LE DÉPARTEMENT

PLAN DES VARIANTES
Communes de Janzé et Amanlis

Orthophoto 2017

Date : mars 2021

Enjeux environnementaux des variantes

La comparaison des variantes ne fait pas apparaître de différences d'impacts environnementaux, hormis pour la variante 3 qui impacte la zone humide et le boisement situé dans le quart nord-est au droit du carrefour giratoire de la Houliette sur la RD 93.

Ce point a été traité dans l'évaluation environnementale relative au projet d'extension du parc d'activités du Bois de Teillay et à la création d'une voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93. Il en résulte que, sur le plan environnemental, seule la variante 3 impacte une zone humide et que les impacts sur les haies bocagères sont nuls à très faibles du fait que le site se caractérise par une quasi-absence de haies bocagères et d'arbres.

Les enjeux vis-à-vis des milieux naturels et de la biodiversité sont donc nuls à très faibles pour l'ensemble des variantes de la voie de liaison.

Enjeux fonciers et agricoles

Sur le territoire de la commune d'Amanlis, les impacts sur les espaces agricoles sont faibles, quelles que soient les variantes, puisque la majorité des emprises se situe sur des terrains à vocation d'urbanisation économique.

Les emprises routières impactant des parcelles agricoles se situent en rive Est de la RD 92 actuelle, sont de faible superficie et ne provoquent pas de coupure du parcellaire agricole.

De même, le nouveau tracé de la VC 16 (route des Musses) a été calé en limite d'une parcelle afin d'éviter l'effet de coupure.

Sur le territoire de la commune de Janzé, la majorité des emprises se situe sur des parcelles agricoles.

La variante 1 n'a pas d'impact puisqu'elle évite ces parcellaires en étant localisée uniquement sur les terrains de la ZA du Bois de Teillay ;

La variante 3 a un très faible impact, les parcelles agricoles étant touchées dans leur limite sud ;

Les variantes 2 et 4 ont un impact modéré. Les parcelles sont impactées au nord mais la surface restante au sud permet d'envisager un maintien de l'exploitation ;

La variante 5 et la solution retenue (variante 6) sont les plus impactantes puisque le parcellaire agricole est coupé en deux. Toutefois, les parcelles restantes sont de superficie suffisante pour assurer leur exploitation. Pour la partie nord, l'accès aux parcelles se fera comme actuellement par le chemin rural n° 102 desservant *La Davière* et le *Champ Normand* ; l'accès aux parcelles en partie sud de la voie de liaison se fera par le carrefour de la RD 93 via la voie d'accès au bassin de la ZA.
Des échanges peuvent également être envisagés pour regrouper les parcelles impactées.

III – PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À ENQUÊTE

III.1 – LE PROJET

III.1.1 – Les points d'étapes

➤ 20 janvier 2021

Validation en comité de pilotage du choix de la variante 6.
Roche aux Fées Communauté entame une réflexion sur la prise en compte des déplacements doux et en particulier des pistes cyclables pour l'accès à l'extension de la ZA du Bois de Teillay. Le Département d'Ille-et-Vilaine est sollicité pour étudier la faisabilité d'un passage sous la future voie de liaison.

➤ 04 octobre 2021

Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) sur le projet d'extension de la ZA du Bois de Teillay, avis sur lequel Roche aux Fées Communauté a apporté des réponses le 08 décembre 2021 (cf. avis et réponses joints en annexe).

➤ 13 décembre 2021
14 janvier 2022

Enquête publique relative au permis d'aménager du projet d'extension de la ZA du Bois de Teillay (tranche 3).
Dans le cadre de l'enquête, plusieurs habitants des hameaux riverains de la route des Musses ont demandé le maintien de cette route dont la suppression leur occasionnerait un rallongement de leurs trajets journaliers domicile-travail.

➤ 25 janvier 2022

Validation en comité de pilotage du projet de desserte de la zone d'activités par les modes actifs (vélos et piétons) en rive sud du barreau de liaison avec passage à niveau au droit du carrefour giratoire de la RD 92.
En effet, le principe de franchissement de la voie piétons-cycles sous la voie de liaison n'a pas été retenu pour des raisons techniques (voie de liaison en faible remblai impliquant un ouvrage presque totalement enterré avec des difficultés d'évacuation des eaux pluviales et la nécessité de rampes importantes) et financières (l'effet de paroi généré dans un ouvrage nécessite le décalage des vélos de 1 mètre et conduit donc à une surlargueur de l'ouvrage à 5 mètres pour le croisement des cycles, pour un coût estimé à 340 000 € TTC).

➤ 12 février 2022

Rapport de la commissaire enquêteur émettant un avis favorable sans réserve au projet de permis d'aménager du projet d'extension de la ZA du Bois de Teillay - tranche 3 (cf. avis joint en annexe).
Le Département d'Ille-et-Vilaine et Roche aux Fées Communauté ont répondu favorablement aux attentes des riverains, exprimées lors de l'enquête publique, concernant le maintien du raccordement de la route des Musses sur la RD 92.

III.1.2 – Les grandes lignes du projet

Compte-tenu des éléments précités, le tracé soumis à la présente enquête se présente comme suit :

- Le projet prend son origine sur la RD n° 92, au lieu-dit *la Carezmais*, par la création d'un carrefour giratoire à cinq branches.
- La voie suit ensuite en partie la route des Musses actuelle (VC n° 16) puis s'oriente vers l'ouest dans la partie sud de la tranche 3 de l'extension de la ZA du Bois de Teillay.
- Elle franchit le ruisseau de la Bitaudais par la mise en place d'un ouvrage hydraulique incluant un passage pour la petite faune.
- Un carrefour en croix est prévu à *la Davière* pour raccorder la RD n° 93 et permettre l'accès au bassin de la tranche 1 de la ZA du Bois de Teillay.
- Le projet se raccorde sur le giratoire existant de la Houlette sur la RD n° 93.
- Le projet s'accompagne d'une voie dédiée piétons-cycles en rive sud de la voie de liaison, de la limite ouest de la tranche 3 de la ZA pour se raccorder à la voie douce prévue au permis d'aménager dans la partie nord de la ZA. Le franchissement de la voie de liaison se fera au droit du carrefour giratoire de la RD n° 92 avec une interruption de l'lot directionnel pour permettre une traversée en deux temps (cf. paragraphe III.1.4 de la présente notice explicative).
- La route des Musses (VC n° 16) interceptée par le projet de voie de liaison sera rétablie et raccordée sur la RD n° 92 au sud du giratoire à créer.
- Pour la gestion des eaux de surface de l'infrastructure, deux bassins de rétention seront réalisés ainsi qu'un merton, pour les habitants de *la Davière*, permettant d'intégrer visuellement l'infrastructure et de limiter les nuisances sonores (cf. paragraphe III.2.2 de la présente notice explicative).



Le projet de voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93 est présenté à la pièce E du présent dossier.

III.1.3 – Les conditions d'exploitation de la voie

La voie de liaison aura le statut de route départementale constituée d'une chaussée bidirectionnelle de 6 mètres de largeur. Elle sera classée en catégorie C (routes d'intérêt départemental et d'intérêt économique) au sens du règlement de la voirie départementale.

La vitesse sera limitée à 80 km/h suivant la réglementation en vigueur et sera adaptée en cas d'évolution de la législation.

Les équipements d'exploitation suivants seront mis en place :

- signalisation verticale de direction,
- signalisation verticale de police,
- signalisation horizontale.

La gestion et l'entretien de la route seront assurés par le service gestionnaire de la voie du Département d'Ille-et-Vilaine, l'agence départementale de Vitré.

III.1.4 – Le rétablissement des communications

Le nombre d'accès à la voie projetée sera conforme aux seules intersections avec les voies indiquées dans le tableau ci-dessous, dans lequel est défini le type de carrefour envisagé avec la voie rétablie.

NATURE DE LA VOIE RACCORDEE	TYPE DE CARREFOUR	OBSERVATIONS
RD 92 (liaison Châteauignon - Janzé)	Carrefour giratoire à cinq branches	Outre les branches de raccordement de la RD 92 et de la voie de liaison, l'accès au plateau nord de la future ZA et le chemin d'exploitation n° 456 sont raccordés au carrefour giratoire
RD 93 en provenance de la RD 37	Carrefour en croix	L'accès au bassin de la tranche 1 de la ZA du Bois de Teillay se fera à partir de ce carrefour et permettra également l'accès aux parcelles en rive sud de la voie de liaison
RD 93 en provenance de l'échangeur du Bois de Teillay	Carrefour giratoire à quatre branches	Carrefour giratoire existant permettant la desserte de la tranche 1 de la ZA du Bois de Teillay
VC 16 (route des Musses)	Carrefour en T au raccordement sur la RD 92	Une voie piétons-cycles permettra de relier celle créée en rive sud de la voie de liaison à la VC 16

Voie piétons-cycles

La desserte de la ZA du Bois de Teillay par les modes actifs (velos et piétons), depuis Janzé, est incluse au projet soumis à la présente enquête.

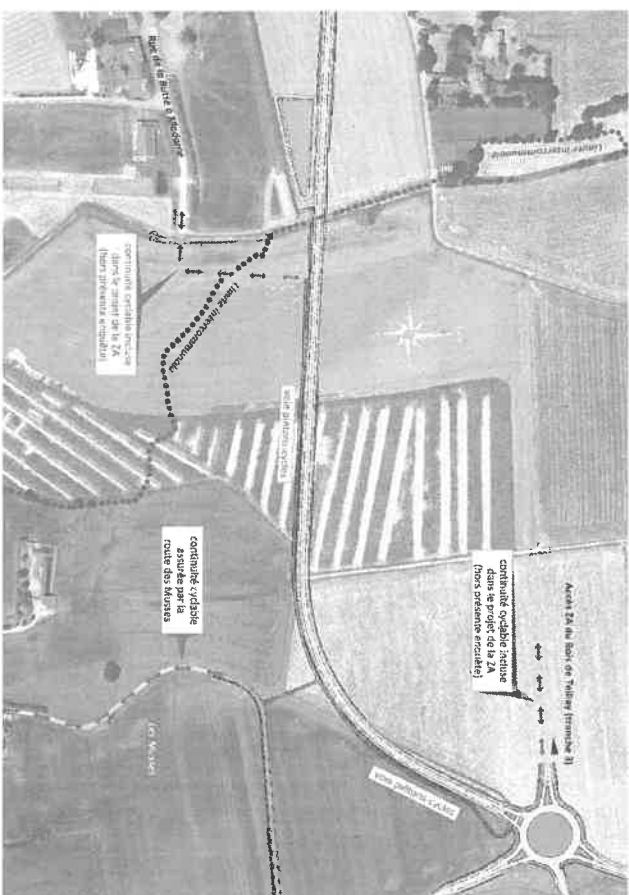
La voie piétons-cycles se situe en rive sud de la voie de liaison entre la limite ouest de la tranche 3 de la ZA du Bois de Teillay et le carrefour giratoire de la RD 92.

Elle se raccordera sur les continuités cyclables prévues au projet d'aménagement de la ZA :

- au sud-ouest pour rejoindre la rue de la Butte à Madame,
- au nord-ouest le long du futur accès à la ZA du Bois de Teillay (tranche 3), par franchissement de la voie de liaison en deux temps au droit de l'lot directionnel du carrefour giratoire.

Par ailleurs, elle sera reliée à la route des Musses afin de permettre l'accès depuis Janzé.

Cette voie aura le statut de voie verte (usage piétons et cycles).



III.1.5 – Conformité avec les documents d'urbanisme

- La commune d'Amanlis est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 24 juin 2021.

Le projet de voie de liaison est situé en zone 1AUAT (zones d'urbanisation future à vocation principale économique) et en zone A (zones agricoles – espace agricole). La réglementation de ces zones ne s'oppose pas au projet.

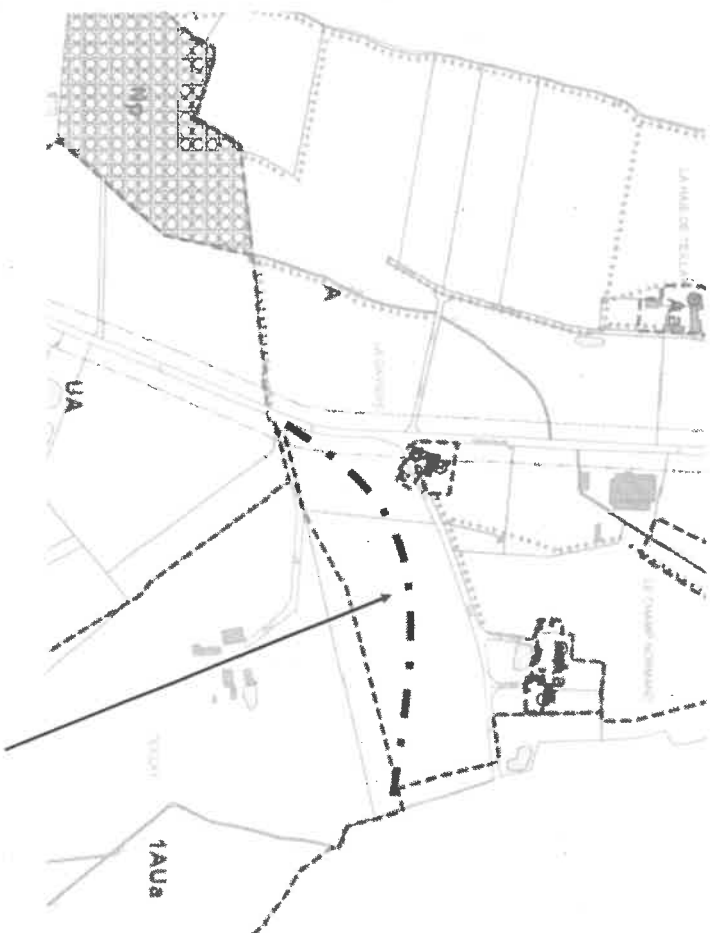
Un emplacement réservé n° 1 est inscrit au PLU pour la réalisation de la voie de liaison.



- La commune de Janzé est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 15 janvier 2014 et modification n° 1 approuvée le 07 septembre 2016, modification simplifiée n° 1 approuvée le 06 septembre 2017 puis modification simplifiée n° 2 approuvée le 09 septembre 2020.

Le projet de voie de liaison est situé en zone 1AUA (zones d'urbanisation future) et en zone A (zones agricoles – espace agricole). La réglementation de ces zones ne s'oppose pas au projet.

Aucun emplacement réservé n'est inscrit au PLU pour la réalisation de la voie de liaison.



Tracé de la voie de liaison

- 1AUAT (A vocation principale économique)
Coefficient d'imperméabilisation : 10 pour cent (L. 151-22 du CU)
- ZONES AGRICOLES
A (Espace agricole)
- EMPLACEMENT RESERVE
Installation d'infrastructures générales ou équipements (L. 151-41 du CU)

II.1.6 – Les mesures spécifiques à la protection de l'environnement

Pour rappel, le projet de voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93 a été intégré au projet d'extension de la ZA du Bois de Tillay (tranche 3) et a fait l'objet d'une évaluation environnementale (jointe en annexe) pour laquelle la mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne (MRAE) a donné son avis le 04 octobre 2021 et d'une enquête publique relative au permis d'aménager de l'extension de la ZA pour laquelle la commissaire enquêteur a émis un avis favorable le 12 février 2022 (cf. avis joint en annexe).

Le bruit

Dans la proximité immédiate du projet de voie de liaison, seule une habitation située à *la Davière* est susceptible d'être impactée par l'augmentation des niveaux sonores et par la modification de l'aspect paysager du site.

Comme évoqué à l'article II.2.4 « Les variantes étudiées », le tracé routier a été calé afin de s'éloigner au maximum de l'habitation la plus proche située à la Davière sachant que le tracé devait répondre aux exigences suivantes :

- rayons de courbure des virages respectant les minima des guides de conception (240 m minimum),
- respect des règles de visibilité pour l'arrivée sur le carrefour giratoire de la Houlette (perception du carrefour à une distance minimale de 120 m),
- évitement de la zone boisée située au nord-est du carrefour giratoire de la Houlette.

En tenant compte de ces exigences, l'axe de la voie de liaison se situe donc à une distance de 75 m par rapport à la façade de l'habitation.

Des mesures de bruit et une étude acoustique ont été diligentées par le Département d'Ille-et-Vilaine afin d'évaluer l'impact du projet sur le niveau sonore au lieu-dit *la Davière*, d'identifier un éventuel dépassement des seuils réglementaires et, le cas échéant, de proposer des solutions correctives permettant de les atteindre.

L'ambiance sonore actuelle de l'habitation est de 53,1 dB(A) en période diurne et de 39 dB(A) en période nocturne.

Pour répondre aux inquiétudes des riverains, et bien que non nécessaire d'un point de vue réglementaire, le Département a décidé de la réalisation d'un merlon de 3 m de hauteur par rapport au bord de chaussée de la voie de liaison, afin d'isoler visuellement la route et de limiter les nuisances sonores (cf. profil en travers type en pièce F du présent dossier).

La modélisation du projet avec réalisation d'un merlon de 3 m de hauteur a démontré que le niveau sonore diurne serait de 51,3 dB(A) à la mise en service et de 53 dB(A) à l'horizon +20 ans, soit des niveaux inférieurs à ceux existants actuellement.

Les courbes isophones issues de l'étude acoustique indiquent que les habitations situées au *Champ Normand* se trouveront, à l'horizon +20 ans, dans une ambiance sonore à la limite entre les courbes 45-50 dB(A) et 50-55 dB(A), soit en dessous du seuil réglementaire de 60 dB(A).

Ce merlon sera planté afin de permettre son intégration paysagère.

Le paysage

Le site du projet est essentiellement composé de parcelles agricoles (prairies et cultures). Le maillage bocager est quasi absent, seuls quelques rares arbres sont présents. Enfin, un boisement non classé espace boisé au PLU de Janzé occupe le secteur nord-est au droit du carrefour giratoire de la Houlette (non impacté par le projet).

Les aménagements paysagers prévus sont les suivants :

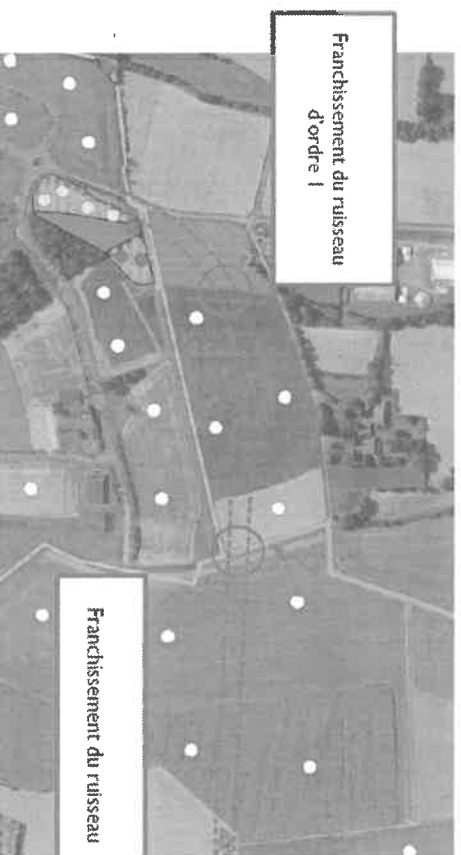
- engazonnement hydraulique des talus de remblai,
- plantation du merlon de la Davière,
- engazonnement et plantation des modelés de terrain.

Par ailleurs, les délaissés des voiries existantes seront démolis pour être remis en état de culture.

Les eaux et les milieux aquatiques

Le site du projet est traversé par le ruisseau de la Bitaudais, en limite des communes de Janzé et Amanlis, ainsi que par un cours d'eau d'ordre 1 à l'ouest du ruisseau de la Bitaudais. Un cours d'eau d'ordre 1 est un cours d'eau n'ayant pas de confluence (pas de rencontre de plusieurs cours d'eau pour n'en former qu'un seul) en amont.

Le franchissement du ruisseau principal de la Bitaudais sera réalisé à l'aide d'un pont-cadre, de 2,20 m de largeur par 1,80 m de hauteur, permettant le franchissement de la petite faune par banquette latérale. Le franchissement du cours d'eau d'ordre 1 sera assuré par un cadre de 1,00 m de largeur par 0,80 m de hauteur. Les deux ouvrages seront enterrés de 20 cm pour assurer la continuité écologique lorsque l'écoulement est présent (ruisseaux ponctuellement à sec en période estivale).



Source : DIMEAU – Porté à connaissance dans le cadre de l'arrêté d'autorisation au titre du Code de l'environnement

Deux bassins de rétention des eaux pluviales seront créés au droit des principaux rejets pluviaux d'origine routière, à savoir à l'ouest du ruisseau de la Bitaudais et en rive sud de la voie de liaison et à l'origine du projet en rive ouest de la RD 92 en direction de Châteaugiron.

Ces bassins assureront à la fois un écrêtement des débits rejetés, une dépollution des eaux par décantation des matières à suspension et par interception des hydrocarbures et autres substances flottantes, et un stockage des éventuelles pollutions accidentelles.

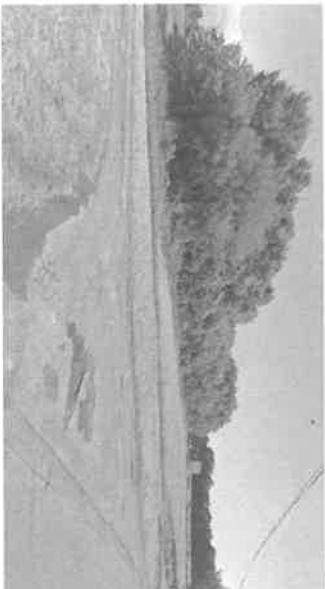
Les zones humides

En 2018 et en 2021, des inventaires de zones humides ont été réalisés par le bureau d'études DM EAU, sur les secteurs concernés par la voie de liaison, et ce dans le cadre de l'établissement de l'évaluation environnementale pour le projet d'extension de la ZA du Bois de Teillay.

Ces inventaires ont permis de confirmer la présence d'une zone humide dans le quart nord-est au droit du carrefour giratoire de la Houlette. Cette zone est constituée d'un boisement humide et de cultures intensives sur sol hydromorphe.



Source : DMEAU – Evaluation environnementale pour l'extension de la ZA du Bois de Teillay (tranche 3)



Source : Google Maps – Boisement et parcelle agricole humide

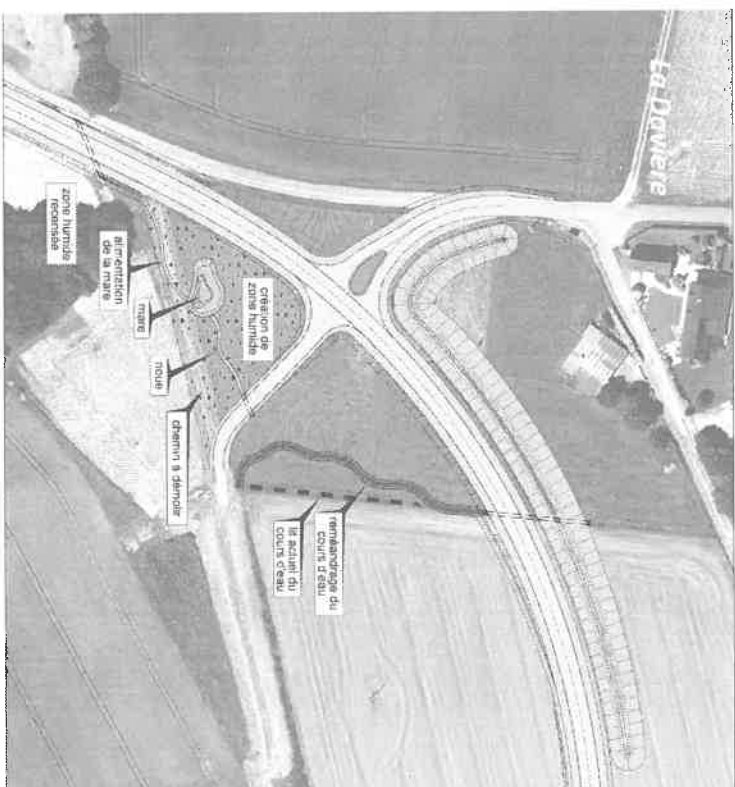
Bien que cette zone humide ne soit pas impactée par le projet de voie de liaison, le porté à connaissance dans le cadre de l'arrêté d'autorisation au titre du Code de l'environnement propose, en mesure d'accompagnement, de renaturer le délaissé entre la voie de liaison et l'actuel chemin d'accès au bassin d'orage de la tranche 1 de la ZA, pour recréer une zone humide en continuité de celle existante.

Les travaux envisagés consistent en la réalisation :

- du décapage de la terre végétale présente dans la parcelle constituant le délaissé,
- de la démolition du chemin actuel d'accès au bassin d'orage,
- du terrassement pour création d'une « noue humide » avec une mare centrale,
- du renappage de la terre végétale sur toute la surface, à l'exception de la mare.

L'alimentation hydraulique de la mare et de la zone humide sera assurée par le débit de fuite du bassin d'orage situé au nord-ouest du carrefour giratoire de la Houlette.

Par ailleurs, le cours d'eau d'ordre 1 sera remâné pour être remis dans son talweg.

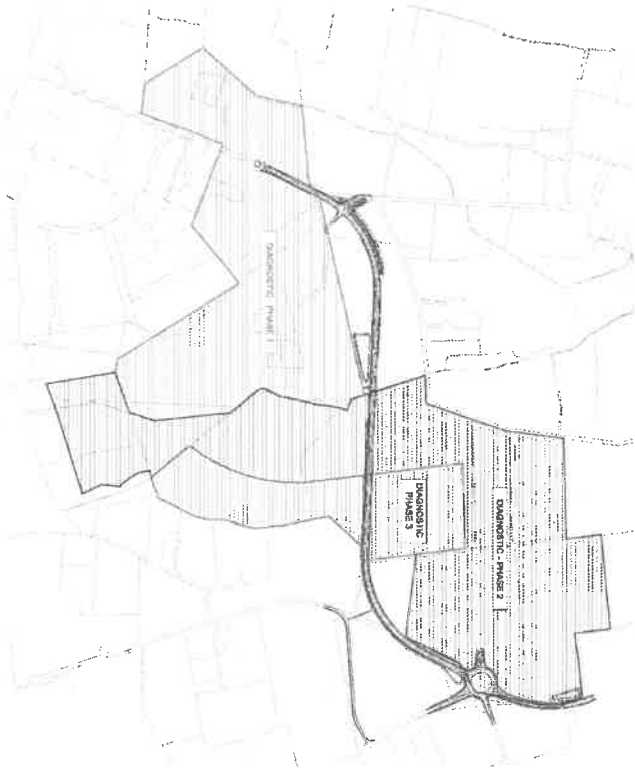


Il est précisé que cet aménagement ne fait pas partie des travaux prévus au présent dossier. Il est présenté à titre indicatif et sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de Roche aux Fées Communauté, sous réserve de la validation du Service eau et biodiversité de la DDTM. Seuls les ouvrages hydrauliques à positionner sous les voies créées seront pris en compte par le Département d'Ille-et-Vilaine.

L'archéologie préventive

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZA du Bois de Tellay, trois phases de diagnostics archéologiques ont été menées :

- mars 2011 : premier diagnostic dans l'emprise de la tranche 1 de la ZA. Ce diagnostic n'a pas donné lieu à la prescription de fouille préventive.
- novembre 2016 à janvier 2017 : deuxième diagnostic sur une partie des emprises des tranches 2 et 3 de la ZA. Ce diagnostic a donné lieu à la prescription d'une fouille préventive.
- mai 2017 : troisième et dernier diagnostic sur le reste des emprises des tranches 2 et 3. Ce diagnostic a donné lieu à la prescription d'une fouille préventive.



Le tracé retenu pour la voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93 se situe en partie sur des terrains libérés de toute contrainte archéologique mais aussi sur des terrains qui n'ont pas fait l'objet de diagnostic.

C'est pourquoi le Département d'Ille-et-Vilaine a sollicité le service régional de l'archéologie (SRA) pour connaître son avis sur la possibilité ou non d'une prescription de diagnostic archéologique.

Par courrier en date du 30 mai 2022, le SRA a considéré que, compte tenu de l'emprise des travaux envisagés et de l'absence de tout indice de site archéologique, le Préfet de Région ne sollicitera pas la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux. Toutefois, 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, devra être signalée au SRA.

III.2 – CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU TRACÉ

III.2.1 – Géométrie

Tracé en plan et profil en long

Les caractéristiques géométriques du projet sont celles adoptées pour les routes départementales classées en catégorie C, avec une vitesse de référence de 90 km/h et sur l'aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales (guide technique du SETRA – service d'études techniques des routes et autoroutes – de décembre 1998).

Les normes routières sont issues du guide technique du SETRA d'août 1994 « Aménagement des routes principales », pour une route de type R 80. Le type R correspond aux routes bidirectionnelles sans carrefour dénivelé ayant une fonction de liaison à courte ou moyenne distance ; la catégorie 80 correspond à une route réalisée dans des contraintes de relief faibles.

Les caractéristiques de la voie de liaison sont les suivantes :

CARACTÉRISTIQUES	VALEURS
Tracé en plan	
Courbe minimale	240,00 m
Courbe maximale	240,00 m
Longueur totale d'alignement droit	668,50 m
Longueur minimale d'alignement droit	32,00 m
Longueur maximale d'alignement droit	557,50 m
Profil en long	
Rayon minimal en angle saillant	4 500,00 m
Rayon maximal en angle saillant	4 500,00 m
Rayon minimal en angle rentrant	4 500,00 m
Rayon maximal en angle rentrant	4 500,00 m
Pente maximale	5 %
LONGUEUR TOTALE DU PROJET	1 328,00 m

Profils en travers

Les profils en travers des différentes catégories de voies sont donnés ci-après et les plans se trouvent en pièce F du présent dossier :

Voie de liaison et raccordement de la RD 93

- chaussée de 6,00 m de largeur
- deux accotements de 2,00 m de largeur
- deux bermes de 0,75 m de largeur
 - ↳ soit une plate-forme routière de 11,50 m
- deux risbermes de 0,50 m de largeur
- fossés latéraux de type trapézoïdaux de 1,50 m d'ouverture et 0,50 m de profondeur et pentés à 1/1
 - ↳ soit une emprise minimale de 15,50 m

Giratoire de la RD 92

- chaussée annulaire d'une largeur roulable de 8,00 m
- trottoir extérieur borduré de 2,00 m de largeur sauf pour le trottoir sud-ouest, de 2,50 m de largeur, qui assure la continuité de la voie piétons-cycles
- lot central de 25,00 m de rayon

VC 16 (route des Musses) et voie d'accès au bassin de la tranche 1 de la ZA du Bois de Teillay

- chaussée de 4,00 m de largeur
- deux accotements de 1,00 m de largeur
 - ↳ soit une plate-forme routière de 6,00 m
- une risberme de 0,50 m de largeur (*)
 - ↳ soit une emprise minimale de 8,00 m

(*) afin de limiter les emprises foncières la VC 16 ayant un dévers unique, seul un fossé est nécessaire à la récupération des eaux de la route.

Voie piétons-cycles

- chaussée de 2,50 m de largeur
- deux bermes de 0,50 m de largeur
 - ↳ soit une emprise minimale de 3,50 m

Les talus de déblai et de remblai seront pentés à 3/2 soit 3 de largeur pour 2 de hauteur et viendront s'ajouter à l'emprise minimale de chacune des voies ci-dessus.

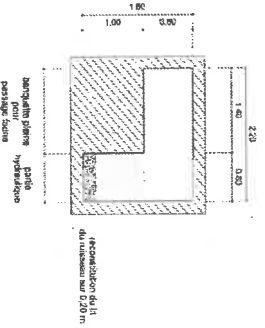
III.2.2 – Ouvrages et travaux annexes

Ouvrages hydrauliques pour franchissement de cours d'eau

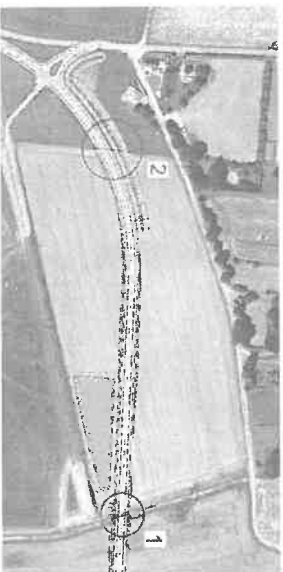
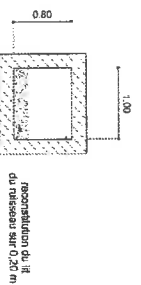
Le projet comprend la réalisation de :

↳ deux ouvrages hydrauliques pour franchissement de cours d'eau

- 1) Pour le rétablissement du ruisseau de la Bitaudais : mise en place d'un dalot de 2,20 m de largeur par 1,80 m de hauteur avec reconstitution du fond du ruisseau sur 0,20 m et création d'une banquette latérale de 1,40 m de largeur pour le passage de la petite faune.

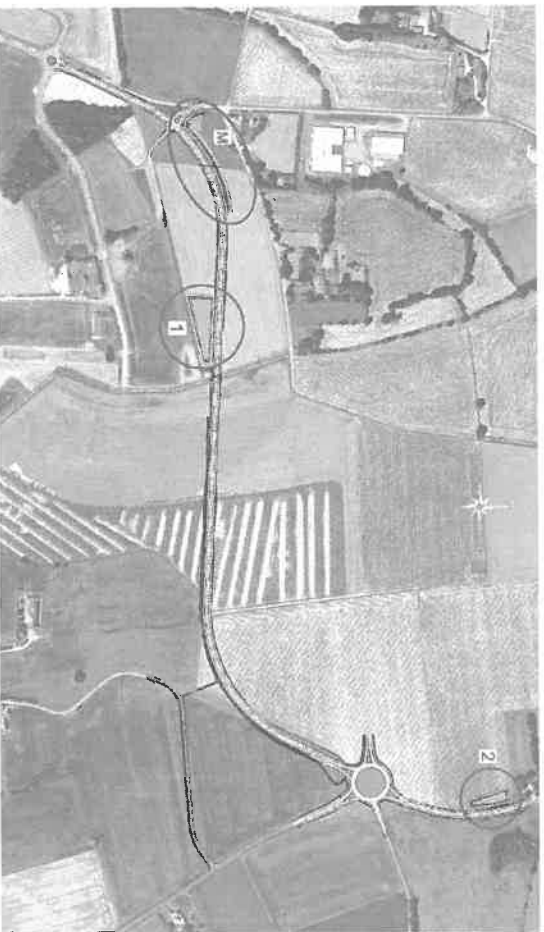


- 2) Pour le rétablissement du cours d'eau d'ordre 1 : mise en place d'un dalot de 1,00 m de largeur par 0,80 m de hauteur avec reconstitution du fond du ruisseau sur 0,20 m.



↳ deux bassins de rétention des eaux pluviales

- 1) Au droit du ruisseau de la Bitaudais : réalisation d'un bassin à sec d'un volume utile de 950 m³
- 2) A la Caremains à l'origine du projet : réalisation d'un bassin à sec d'un volume utile de 300 m³



Ouvrages annexes

Le projet prévoit la réalisation d'un merlon paysager au droit du carrefour entre la voie de liaison et la RD 93, au lieu-dit *la Davière* (vignette « M » sur le plan ci-dessus).

III.2.3 – Emprises

L'emprise nécessaire à la réalisation de la voie de liaison entre la RD 92 et la RD 93 est fonction des positions relatives de la chaussée et du terrain naturel. Outre la plate-forme routière (chaussée, accotements et bermes), elle comprend les talus, les risbermes, les fossés, les surlargeurs pour carrefours, l'emprise pour les bassins de rétention des eaux pluviales et les surlargeurs pour merlons.

Les acquisitions de terrain seront donc fondées sur la largeur des plate-formes et des ouvrages annexes mentionnés ci-dessus.

La définition précise des emprises fait l'objet d'un dossier spécifique soumis à enquête parcellaire.

La surface totale d'emprise nécessaire à la réalisation du projet est de 54 302 m², se répartissant comme suit : 23 378 m² sur la commune de Janzé et 30 924 m² sur la commune d'Amanlis.

La surface imperméabilisée (surface couverte d'une structure artificielle faite de matériaux imperméables tels que le bitume dans le cas présent) découlant du projet de voie de liaison est de 19 803 m². De cette surface il faut déduire :

- la surface imperméabilisée des voies existantes qui seront démolies et remises en état de culture (RD 92, RD 93, route des Musses et voie d'accès au bassin de la ZA) dont la surface est évaluée à 1 826 m²,
- la surface imperméabilisée des voies existantes se situant sous l'emprise du projet (RD92, RD 93, route des Musses et chemins d'exploitation n° 456 et 345) dont la surface est évaluée à 4 786 m².

Cela nous donne donc une surface imperméabilisée induite par le projet de 13 191 m², soit 24,3 % de l'emprise globale.



Détail sur les surfaces imperméabilisées au droit du raccordement de la RD 93 sur la voie de liaison

IV – ESTIMATION DES DÉPENSES

La dépense totale prévisible pour la réalisation du projet soumis à la présente enquête publique, aux conditions économiques en vigueur, se décompose comme suit :

POSTES	MONTANT TTC
Etudes	85 000,00 €
Acquisitions foncières	100 000,00 €
Travaux routiers	2 628 000,00 €
Travaux annexes (déplacement des réseaux, équipements de la route, contrôles, exploitation, géomètre...)	272 000,00 €
Aménagements paysagers	70 000,00 €
Aléas divers et imprévus	45 000,00 €
MONTANT TOTAL TTC	3 200 000,00 €

Le financement de l'opération est assuré par le Département d'Ille-et-Vilaine. Toutefois, compte tenu de l'intérêt lié au développement économique du secteur et aux enjeux en termes de mobilités, Roche aux Féés Communauté participera financièrement aux travaux.

Par convention entre Roche aux Féés Communauté et le Département, il a été acté que Roche aux Féés Communauté prendra en charge 14 % du montant total hors taxe du marché travaux.

