

SECURISATION DU PASSAGE A NIVEAU N°15

SUR LES COMMUNES DE PLÉCHÂTEL ET ST-MALO-DE-PHILY

DOSSIER D'ENQUETE PRÉALABLE À LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE



Sommaire

PRÉAMBULE	2
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	3
I.2- INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION.....	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.....	4
• I.3.1 - L'enquête parcellaire	4
• I.3.2- L'expropriation.....	4
• I.3.3 – La mise en compatibilité des documents d'urbanisme	4
• I.3.4- Les procédures complémentaires.....	5
II.OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION ET DE SON PARTI D'AMENAGEMENT	5
II.1 LOCALISATION DU PROJET.	5
II.2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION.....	6
• II.2.1 Présentation de la situation.....	7
• II.2.2 Cahier des charges de l'opération.....	8
• II.2.3 Variantes étudiées	8
II.3 SOLUTION RETENUE.....	10
• II.3.1 Les grandes lignes du projet.....	10
• II.3.2 Caractéristiques principales du projet	11
III. COMPATIBILITE AVEC LE CODE DE L'ENVIRONNEMENT.....	12
IV. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME.....	14
V. ESTIMATION DES DEPENSES	16

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 une opération de sécurisation des infrastructures 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 CHENUT
Pôle construction et logistique
Direction des Grands Travaux d'Infrastructures
Service Etudes et Travaux 1
3 Avenue de Cucillé
35000 RENNES

Le présent document est réalisé en vue de soumettre à l'enquête publique le projet de sécurisation du passage à niveau n°15 sur les communes de Pléchâtel et St-Malo-de-Phily.

Ce passage à niveau traversé par la route départementale n°42 St-Malo-de-Phily vers Bain-de-Bretagne est considéré comme difficile en raison de sa configuration : entre La Vilaine et le Rocher d'Uzel (falaise), à proximité immédiate de la route départementale n°77 vers Pléchâtel et de l'accès à l'entreprise SOPRAL.

Le projet d'aménagement routier concerne, suivant l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement : « La Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale » le projet a été soumis à une demande d'examen au cas par cas (catégorie 6 « infrastructures routières »). L'arrêté Préfectoral en date du 24/01/2021 l'a dispensé de la production d'une étude d'impact (voir arrêté en annexe).

Par conséquent, la procédure de déclaration de l'utilité publique (DUP) pour le présent projet, relève des dispositions des articles L1, L110-1 et suivants et R 111-1 et suivants du Code de l'expropriation.

Les terrains acquis dans le cadre de ce projet auront vocation à être incorporés dans le domaine public 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 L121-15 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 sécurisation du passage à niveau n°15 sur les communes de Pléchâtel et St-Malo-de-Phily, le Département d'Ille-et-Vilaine souhaite engager une procédure de déclaration d'utilité publique, au titre du Code de l'expropriation.

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 leur 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.121-1 et suivants, R.111-1 et suivants du Code de l'Expropriation, relatifs aux enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique en application de l'article L.1 du même Code.

I.1.2 Organisation et déroulement de l'enquête

Ouverture 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 concernés.

Les huit 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, dans chacune des communes désignées par le Préfet. L'accomplissement de cette mesure incombe aux maires des communes.

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. 112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

- la délibération de l'organe expropriant mentionnant expressément l'objet de l'opération et demandant au Préfet de lancer la procédure de déclaration d'utilité publique,
- 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,
- 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 15 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 à la mairie de la commune concernée et consigner ses observations sur l'utilité publique de l'opération sur le registre d'enquête à sa disposition, ainsi que par voie électronique le cas échéant.

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.

I.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(s) maire(s) des commune(s) concernée(s), puis transmis au commissaire enquêteur. Le commissaire enquêteur examine les observations recueillies et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant s'il en fait la demande.

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, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

I.2- INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

I.2.1 Le projet avant l'enquête

Le passage à niveau n°15 est considéré comme difficile en raison de sa configuration entre La Vilaine et une falaise mais aussi du fait de la présence d'une route en parallèle très proche et de l'accès à l'entreprise SOPRAL pour laquelle la manœuvre des poids lourds en tourne à gauche en sortant du passage à niveau est compliquée et dangereuse.

Une cellule mixte, réunissant élus locaux, représentants des forces de l'ordre, du Département, de SNCF Réseau et de la DDTM, s'est réunie par trois fois en 2016, 2017 et 2019 à la demande du Département du fait de l'insécurité routière au passage à niveau. En 2016, aucun accident n'était recensé au cours des dix années précédentes, en revanche un presque accident d'un poids lourds en tourne à gauche qui était resté bloqué sur le passage à niveau avait été signalé. Les poids lourds représentent 13% du trafic total à ce carrefour ce qui est conséquent.

Des préconisations d'études de faisabilité et de modifications de la configuration ont été évaluées par chacun des maîtres d'ouvrages. Le carrefour routier a été équipé de deux Stop côté Est du Passage à Niveau notamment. Par ailleurs, l'éperon rocheux doit faire l'objet d'une sécurisation par confortement qu'il convient de reconsidérer concomitamment au projet de voirie qui nécessitera un reprofilage et dont SNCF Réseau précisera le délai d'intervention. Cette mesure vise à protéger la route départementale n°77 et la ligne SNCF des risques de chutes de blocs rocheux suivant les préconisations du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon en 2008 suite à l'incident du 24/9/2006 où 1 m3 de blocs rocheux était tombé sur la RD77.

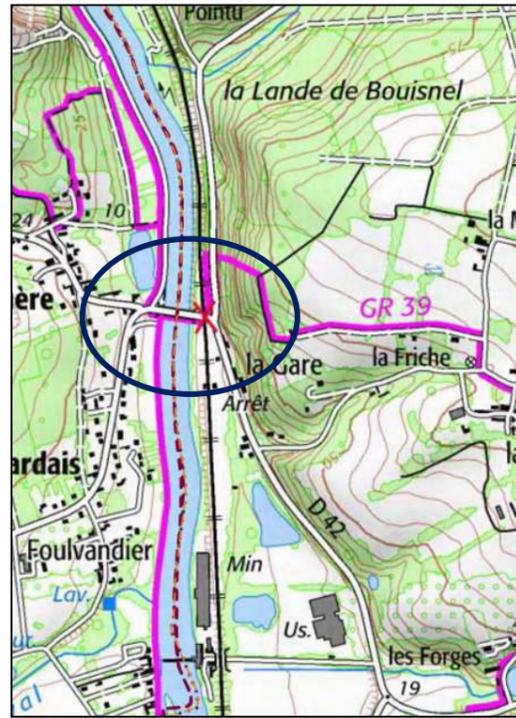
Dans ce contexte, le Département a repris l'ensemble des études de modifications du tracé de la route départementale n°77 qu'il avait déjà réalisé en 1999, et a proposé une première solution en juillet 2018. À la demande de SNCF Réseau, l'impact sur le talus rocheux étant trop important, une présentation de solutions alternatives étudiées par le Département a eu lieu en janvier 2019.

Le 24 septembre 2019, 2 barrières ont été touchées par un agriculteur avec une remorque (chantier d'ensilage). L'une s'est brisée, l'autre a été légèrement déplacée. Le passage à niveau s'est donc mis en sécurité et est resté fermé. Il a été remis en fonctionnement rapidement. Cet incident a pour cause un non-respect du code de la route, les feux clignotants ayant fonctionné normalement.

Suite à ce nouvel incident, le Département a décidé d'interdire les poids lourds sur la route départementale n°77.

Cependant, la solution d'interdiction ne peut qu'être transitoire du fait des contraintes topographiques fortes de l'itinéraire de déviation ainsi que de la traversée de hameaux. De plus, cette solution ne sécurise que l'un des mouvements problématiques.

Cette opération s'inscrit dans le cadre d'un aménagement concerté avec l'Etat, la Région Bretagne, les intercommunalités de Bretagne Porte de Loire communauté et Vallons Haute Bretagne Communauté, SNCF Réseau, l'entreprise SOPRAL et les communes de Pléchâtel et St-Malo-de-Phily (protocole de soutien au projet signé en 2020) à l'initiative du Département.



Ce projet a été retenu dans le cadre des projets de sécurisation et inscrit au programme « Mobilités 2025 » adopté à l'unanimité par l'assemblée départementale le 22 avril 2021 et fait également partie du plan de relance de l'économie voté en septembre 2020 destiné à favoriser la reprise de l'activité économique suite à la pandémie liée au Covid 19.

I.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 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-DELÀ DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

I.3.1 - L'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire 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 parcellaire peut être conjointe 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 parcellaire 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 parcellaire.

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 parcellaire 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 projet de sécurisation du passage à niveau n° 15 est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bretagne Porte de Loire Communauté.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de St-Malo-de-Phily (intercommunalité de Vallons Haute Bretagne Communauté) a été approuvé le 15 novembre 2021. Un emplacement réservé pour la réalisation du projet de giratoire au droit des routes départementales n°42, 49 et 77 est inscrit suivant les informations envoyées par le Département.

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.

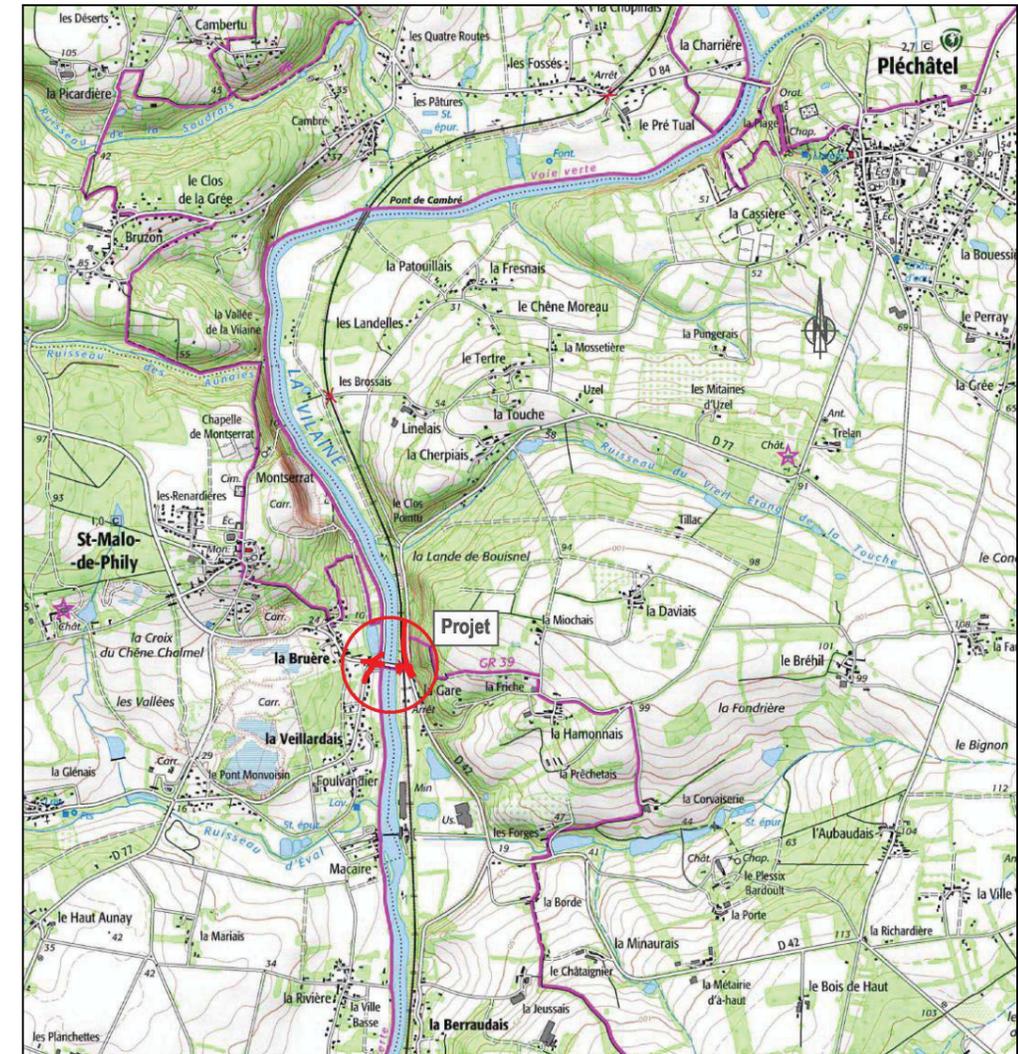
Dans le cas présent, un dossier de déclaration au titre du Code de l'environnement a été soumis à l'instruction des services de l'Etat. Les services de la DDTM35 / service eau et biodiversité / Police de l'eau ont considéré le projet comme régulier en l'état au titre de la Loi sur l'eau et de la protection de la biodiversité (cf Annexe 3 – Avis DDTM35 Service eau et biodiversité).

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 »).

Enfin, une demande d'autorisation de défrichement est prévu selon l'article L.3413 du Code forestier pour rétablir un accès riverain.

II.OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION ET DE SON PARTI D'AMENAGEMENT

II.1 LOCALISATION DU PROJET.



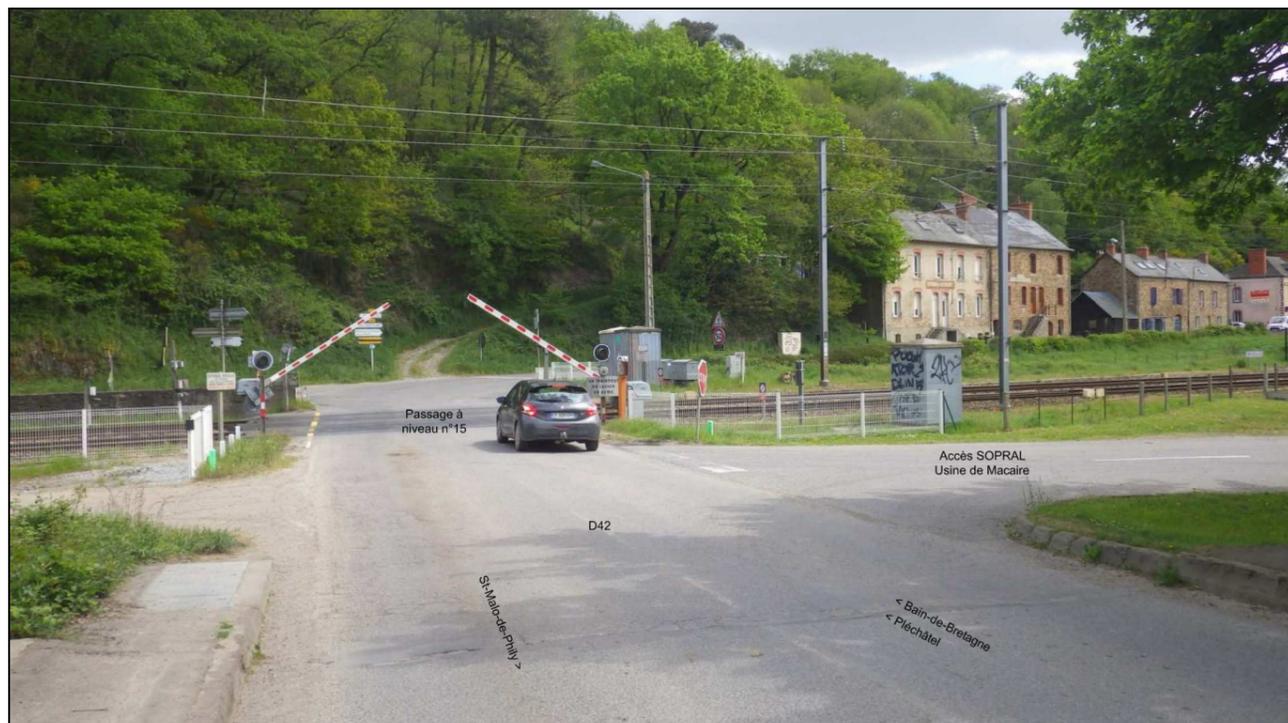
Le projet de sécurisation du passage à niveau n°15 se situe sur les communes de Pléchâtel et St-Malo-de-Phily dans le Département de l'Ille-et-Vilaine.



Passage à niveau n°15 proche de la Gare de Pléchatel



Vue côté St-Malo-de-Phily rive droite de La Vilaine



Passage à niveau n°15 franchi par la route départementale n°42 et accès SOPRAL à proximité immédiate

II.2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

L'enquête porte sur le projet de sécurisation du PN15 qui doit permettre :

- d'améliorer la sécurité du trafic en provenance et vers Pléchatel via la RD77 notamment le trafic poids lourd qui actuellement doit empiéter sur la voie de gauche (générant de l'insécurité). Dans tous les cas le croisement des poids lourds est impossible au droit des éperons rocheux (largeur de chaussée insuffisante) ;
- d'améliorer la sécurité du trafic au droit du PN15 pour les usagers de la route, du train et pour les piétons ;
- d'éviter le tourne-à-gauche immédiatement après le passage à niveau pour accéder à l'entreprise SOPRAL qui entraîne des risques de stockage de véhicules sur les voies,
- de faciliter et sécuriser l'accès des piétons à la gare.

En parallèle, SNCF réseau prévoit une opération de confortement du talus rocheux. Cette opération vise à protéger la RD77 et la ligne SNCF des risques de chutes de blocs rocheux (préconisations du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon en 2008 suite incident du 24/9/2006 : 1 m3 de blocs rocheux tombent sur la RD77).

Enfin, dans le cadre de la démarche « Mobilités 2025 » engagée par le Département fin 2017 afin de recenser les besoins de mobilités auprès des Maires et des Intercommunalités, Bretagne Porte de Loire Communauté a mis en évidence la nécessité de sécurisation de ce passage à niveau sur son territoire.

Le Département a inscrit ce projet dans son programme adopté à l'unanimité par l'assemblée départementale le 22 avril 2021.

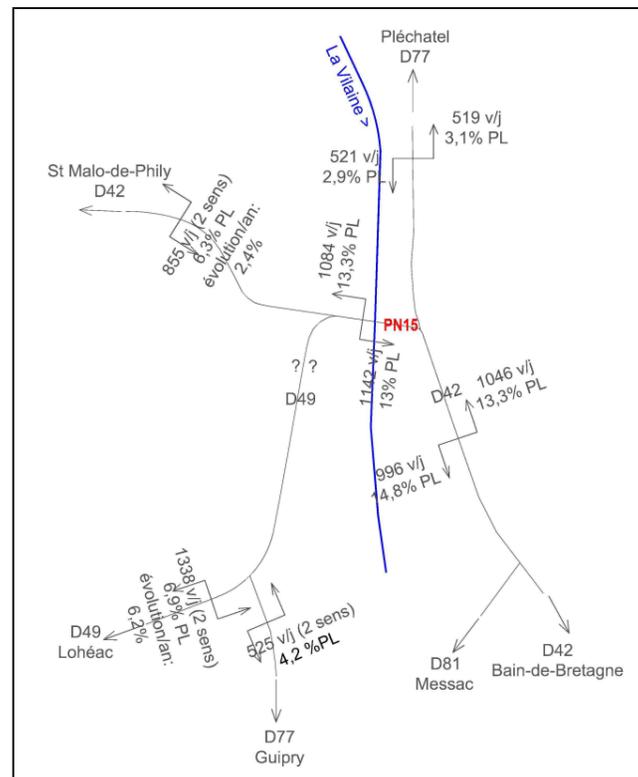
II.2.1 Présentation de la situation

Trafic routier :

Les routes départementales n°42, 77 et 49 sont classées en catégorie D constituant le maillage fin d'intérêt local.

Le taux de poids lourds supérieur à 13% à proximité immédiate du passage à niveau est important au regard des taux habituels sur les routes départementales. Ceci est dû à la présence d'activités industrielles et de carrière sur un périmètre proche. Le trafic principal vient de St Malo de Phily ou Lohéac pour se diriger vers Bain-de-Bretagne. La RD77 vers Pléchâtel est une desserte très locale, qui permet toutefois de rejoindre le bourg de Pléchâtel en évitant la traversée de hameaux.

La carte ci-dessous illustre schématiquement les trafics observés par sens sur les routes départementales.



Trafics d'après données comptages 2019 :

trafics moyens journaliers annuels en nombre de véhicules par jour et en pourcentage de poids lourds

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.

Accidentologie – Source Département d'Ille-et-Vilaine (Service Exploitation Sécurité)

- 1997 : Grave accident ferroviaire: collision entre train et semi-remorque, 1 blessé grave.
- 2007 et 2012 : Presqu'accidents en 2007 et 2012
- 02/09/2016 : SOPRAL témoigne d'une situation dangereuse au passage à niveau n°15 (accident évité)
- 24/09/2019 : Un tracteur arrache les 2 barrières sur PN après avoir forcé le passage et provoque un blocage de la circulation ferroviaire et routière.

Ces situations dangereuses ont été observées et rapportées par la Cellule Mixte (Cellule d'étude technique des infrastructures routières pilotée par le Préfet d'Ille-et-Vilaine et associant les différents acteurs concernés par l'amélioration des infrastructures routières dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière).

Il s'agit des manœuvres de tourne à gauche des poids lourds aux abords du passage à niveau n°15 :
- vers RD77 Pléchâtel : un rayon très faible qui contraint les Poids Lourds à manœuvrer sur le passage à niveau et pas d'espace pour les piétons ;
- vers SOPRAL : temps de franchissement du passage à niveau assez long.

Les Poids lourds en sortie de SOPRAL en tourne à droite ont un temps de franchissement assez long également.

Les poids lourds en provenance de la route départementale n°77 Pléchâtel et tournant à droite sont en difficultés du fait du rayon inférieur aux minimum requis pour une giration, ce qui peut générer des risques aux abords du PN, vis-à-vis d'autres véhicules arrivant en face.

Circulation ferroviaire :

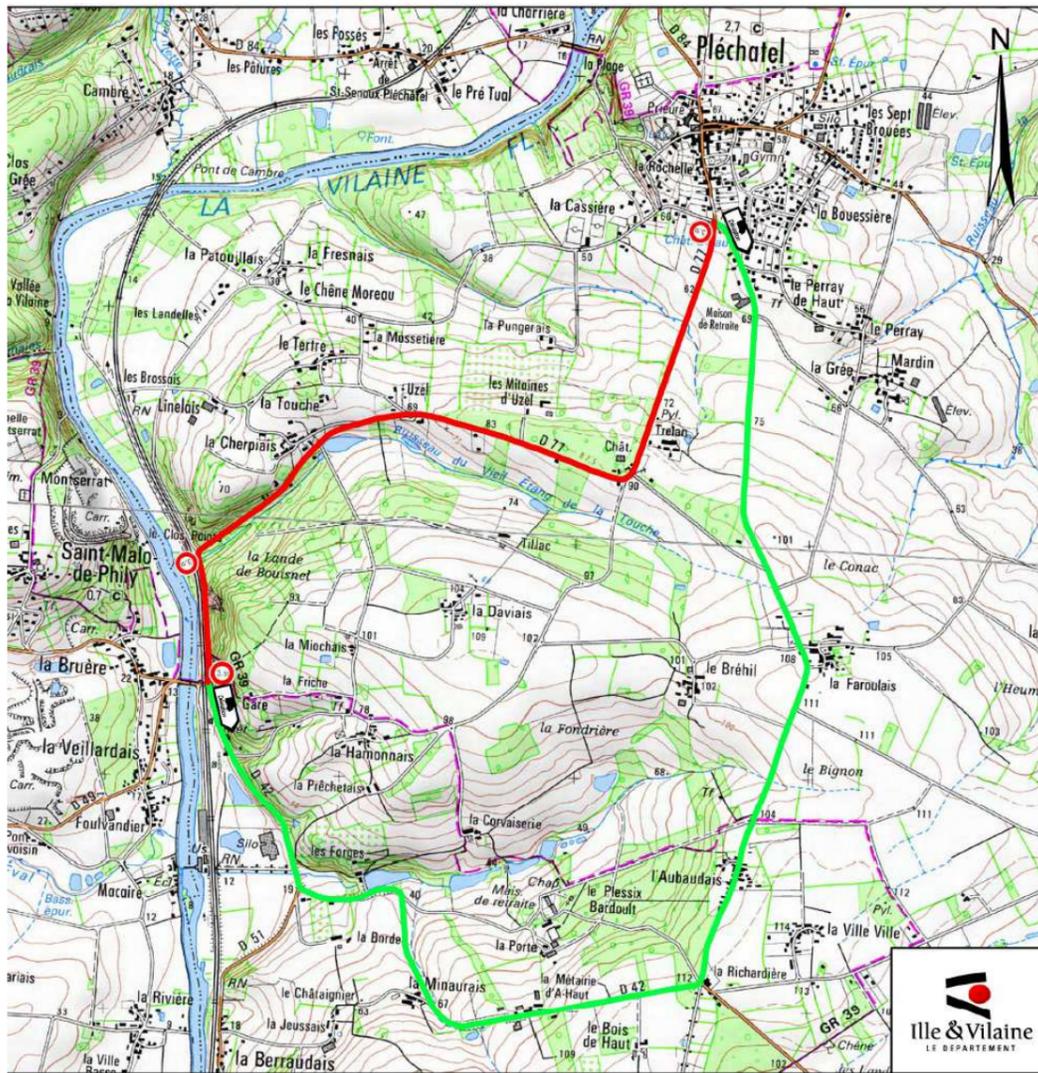
Sur la ligne ferroviaire Rennes-Redon n°468000 circulent en moyenne 60 à 70 trains par jour (Aller-Retour), dont un quart environ s'arrêtent en gare de Pléchâtel. Les temps entre deux trains peuvent être courts aux heures les plus fréquentées.

Mesures temporaires visant à améliorer la sécurité

En attendant l'aboutissement du projet de sécurisation du passage à niveau n°15, le Département en accord avec la commune de Pléchâtel, a décidé de fermer la RD77 aux véhicules de plus de 3,5 T, et de mettre en place une déviation par la RD42 et la Voie Communale n°1 (cf carte ci-après).

Le détour étant important pour les engins agricoles, ils sont autorisés à emprunter la RD77 mais ne peuvent pas tourner à droite au passage à niveau pour aller vers St Malo de Phily. Un espace de retournement a été aménagé en temporaire à proximité du parking de la gare de Pléchâtel pour qu'ils puissent franchir le passage à niveau dans de meilleures conditions.

La déviation ne peut être que temporaire car elle présente des contraintes topographiques fortes et l'inconvénient d'augmenter le trafic au droit de traversée de hameaux au niveau de la VC1. Un travail sur la signalisation au droit de ces lieux-dits a été réalisé avec l'Agence Départementale de Vallons-Redon pour sécuriser au mieux les flux routiers.



- RD 77 Saint Malo de Phily Pléchatel interdite aux Véhicules > à 3.5t (dans les deux sens).
- Déviation Saint Malo de Phily Pléchatel pour les Véhicules > à 3.5t par la RD42 et la VC1 à partir du carrefour la Richardière.

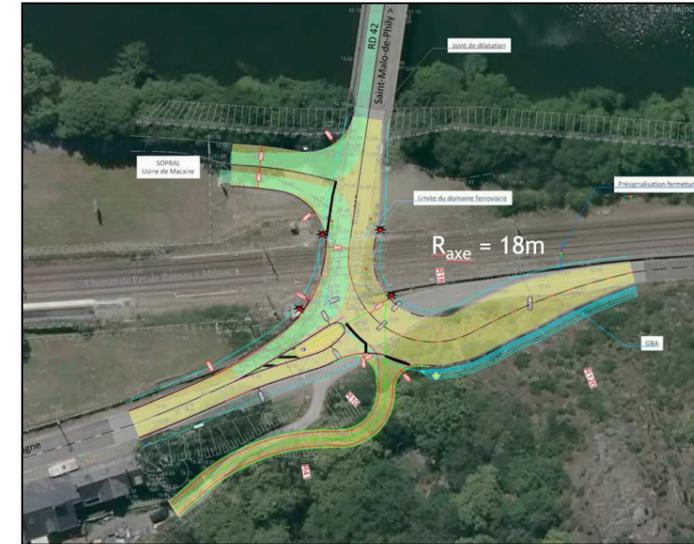
II.2.2 Cahier des charges de l'opération

La situation actuelle nous conduit à :

- revoir la configuration des Routes Départementales permettant la giration et le croisement de deux poids lourds aux abords du Passage à Niveau, évitant des risques de blocage sur les voies ferrées par incompréhension des mouvements tournants des autres véhicules dans le même sens de circulation ou venant en face ;
- étudier la sécurisation des accès à SOPRAL ;
- étudier l'impact des travaux éventuels sur le confortement prévu par SNCF sur l'éperon rocheux ;
- évaluer les déplacements de mobilités actives au droit du passage à niveau.

II.2.3 Variantes étudiées

Variante 1 : Reprise du carrefour RD77/RD42 avec changement du régime de priorité (RD77 qui devient prioritaire pour dégager le PN), élargissement accès SOPRAL.



Avantages / inconvénients :

- Cette variante permet de sécuriser le tourne à gauche en sortant du PN vers Pléchatel.
- Ne permet pas de sécuriser les accès SOPRAL en tourne à gauche après PN sens vers St Malo de Phily
- Ne permet pas la sécurisation du GR39 le long de la RD77.

Variante 2 :



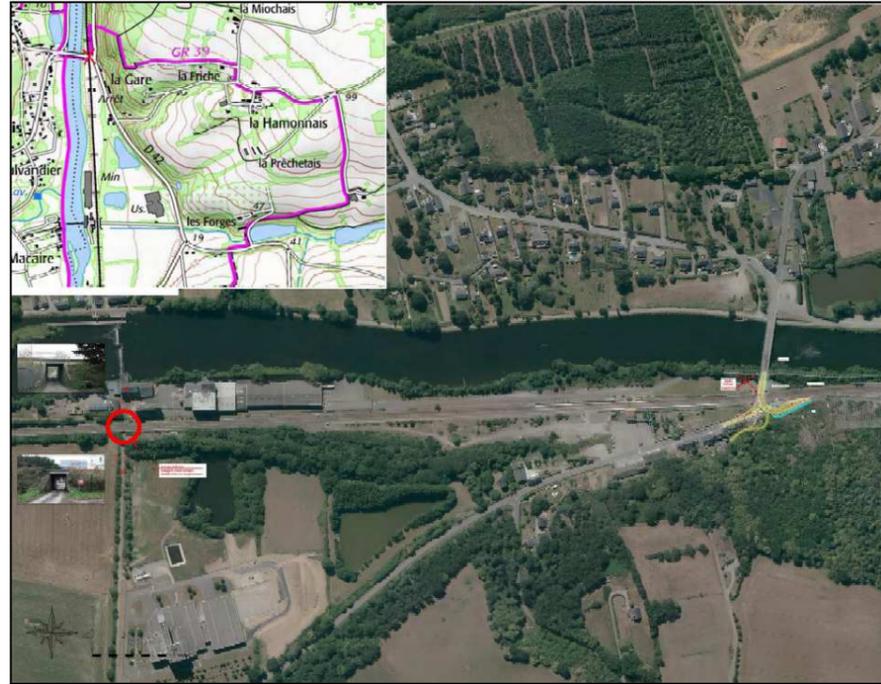
Avantages / inconvénients :

- Cette variante permet de sécuriser le tourne à gauche en sortant du PN vers Pléchatel.
- Permet de sécuriser les accès SOPRAL en tourne à gauche après PN sens vers St Malo de Phily
- Ne permet pas la sécurisation du GR39 le long de la RD77.

Variante 3 : Idem variante 1, avec fermeture accès SOPRAL au droit du PN15 en conservant un accès unique à SOPRAL via la RD42 et en augmentant le gabarit du passage inférieur existant sous les voies SNCF.

Avantages / inconvénients :

- Cette variante 3 permet de sécuriser le tourne à gauche en sortant du PN vers Pléchâtel.
- Permet de sécuriser les accès SOPRAL.
- Ne permet pas la sécurisation du GR39 le long de la RD77.



Dimensions
actuelles :
H= 3,20m
l= 3m
L= 10m

Le tableau récapitulatif des solutions est présenté ci-dessous :

Projet	Description	Avantages	Inconvénients	Techniques
	Proposition 0 : Modification du carrefour RD77/RD42	Permet de sécuriser le tourne à gauche en sortant du PN vers Pléchâtel/Bain de Bretagne Permet la sécurisation du GR39 le long de la RD77	Ne permet pas de sécuriser les accès SOPRAL en tourne à gauche après PN sens vers St Malo de Phily Ne sécurise pas les déplacements doux depuis St Malo de Phily vers gare de Pléchâtel	Impact environnemental : Espace bois classé, Faune/Flore protégée Impact sur talus rocheux important Platelage et barrières SNCF à élargir
	Proposition 1 : Modification du carrefour RD77/RD42 à minima	Permet de sécuriser le tourne à gauche en sortant du PN vers Pléchâtel/Bain de Bretagne	Ne permet pas de sécuriser les accès SOPRAL en tourne à gauche après PN sens vers St Malo de Phily. Ne sécurise pas les déplacements doux depuis St Malo de Phily vers gare de Pléchâtel Ne permet pas la sécurisation du GR39 le long de la RD77	Impact environnemental : Espace bois classé, Faune/Flore protégée moindre Impact sur talus rocheux minimum Platelage et barrières SNCF à élargir
	Proposition 2 : Proposition 1 + giratoire côté St Malo-de-P	Permet de sécuriser le tourne à gauche en sortant du PN vers Pléchâtel/Bain de Bretagne Permet de sécuriser les accès SOPRAL en obligeant à faire le tour du giratoire depuis Pléchâtel vers St Malo de Phily	Ne permet pas la sécurisation du GR39 le long de la RD77 Ne sécurise pas les déplacements doux depuis St Malo de Phily vers gare de Pléchâtel	Impact environnemental : Espace bois classé, Faune/Flore protégée moindre Impact sur talus rocheux minimum Platelage et barrières SNCF à élargir
	Proposition 3 : Proposition 1 + modification du passage inférieur SOPRAL	Permet de sécuriser le tourne à gauche en sortant du PN vers Pléchâtel/Bain de Bretagne Permet de sécuriser les accès SOPRAL	Ne sécurise pas les déplacements doux depuis St Malo de Phily vers gare de Pléchâtel	Impact environnemental : Espaces Boisés Classés, Faune/Flore protégée moindre Impact sur talus rocheux minimum Platelage et barrières SNCF à élargir Pont rail à modifier

II.3 SOLUTION RETENUE

Suite à la présentation par le Département des différentes variantes aux partenaires (élus locaux, SNCF, DDTM) début 2020, il a été convenu de poursuivre les études sur la proposition 2.

II.3.1 Les grandes lignes du projet

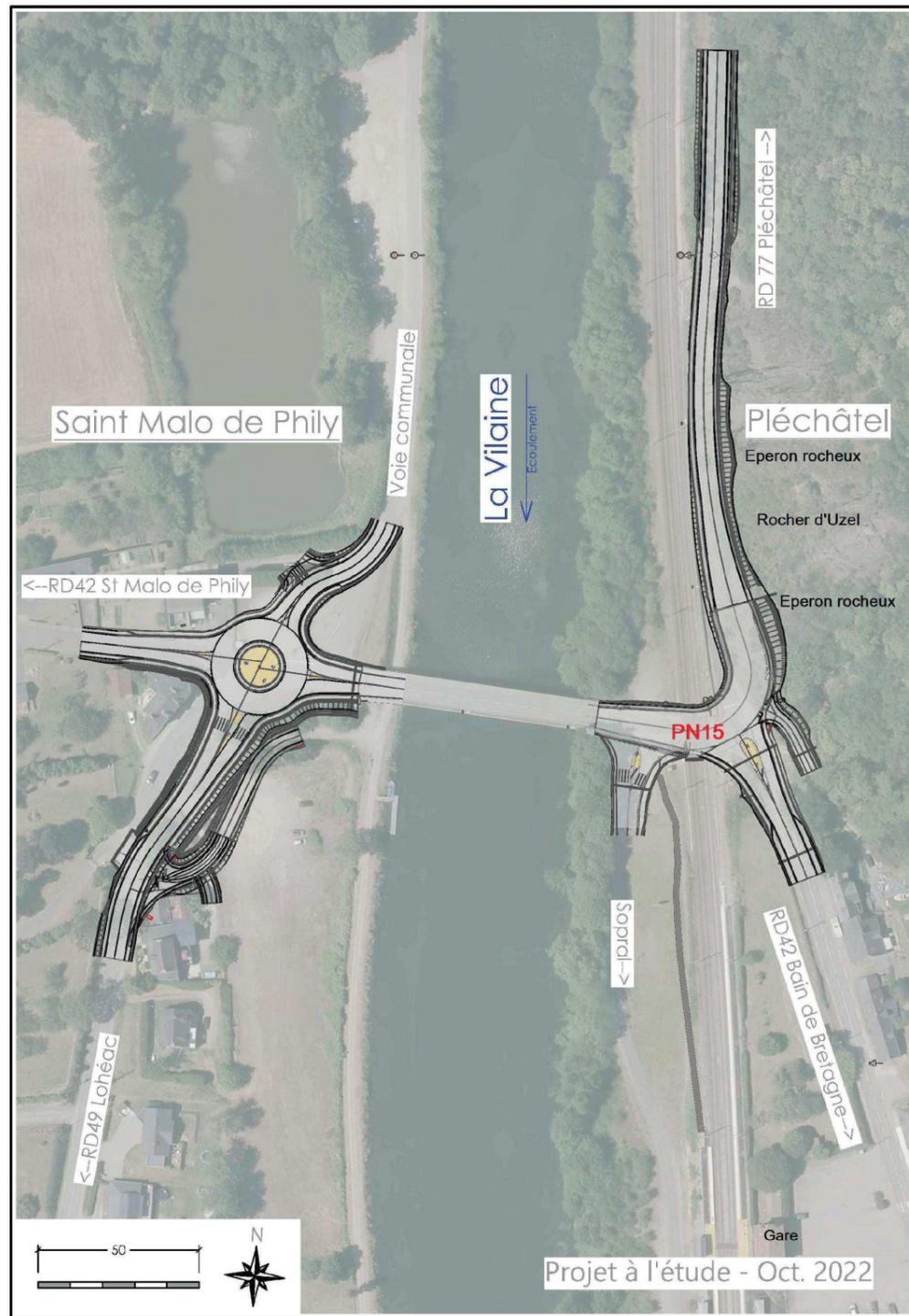
Le projet de sécurisation du passage à niveau n°15 consiste en :

- La reconfiguration de la route départementale n°77 pour améliorer la giration avant les voies ferrées, en déplaçant le pied de talus de la falaise (intervention sur le talus rocheux),
- L'élargissement du passage à niveau afin que deux poids lourds se croisent, ce qui implique également le déplacement des équipements spécifiques de sécurité ferroviaire,
- L'interdiction des mouvements de tourne à gauche en venant du passage à niveau pour accéder à l'entreprise SOPRAL. Son accès se fera en créant un giratoire de l'autre côté de La Vilaine, sur la commune de St-Malo-de-Phily pour permettre le demi-tour et l'accès en tourne à droite uniquement. Il sera par ailleurs prévu de modifier l'accès propre à l'entreprise afin d'améliorer le dégagement des poids lourds et améliorer le délai de franchissement de la voie ferrée tel que conseillé par les textes réglementaires.
- La gestion de l'accès des piétons à la gare côté Ouest qui fait l'objet actuellement d'accès non aménagé et non adapté le long des voies ferrées dont il convient de rétablir la situation au regard de la sécurité et de la réglementation.

SNCF Réseau est désigné maître d'ouvrage pour les études et travaux sur son domaine (réhabilitation du passage à niveau : adaptation du platelage et des installations de sécurité ferroviaires).

Le Département d'Ille-et-Vilaine est désigné maître d'ouvrage pour les études et les travaux routiers.

SOPRAL sera maître d'ouvrage pour les travaux concernant la réaménagement de son accès privé pour faciliter les entrées et sorties des poids lourds.



II.3.2 Caractéristiques principales du projet

Les routes départementales concernées par le projet sont classées en catégorie D (maillage fin d'intérêt local) dans le règlement de la voirie départementale.

Il s'agit des RD42 (St-Malo-de-Phily>Bain-de-Bretagne), RD77 (vers Pléchâtel) et RD49 (vers Lohéac).

D'après le guide d'aménagement des routes principales du Cerema (août 2022), ces routes peuvent être classées en catégorie R2 en présence de contraintes liées au site. Les caractéristiques minimales de cette catégorie impliquent que l'utilisateur modère sa vitesse dans les éléments les plus réduits du tracé.

Par ailleurs le trafic peut être considéré comme modéré (Trafic moyen journalier ≤ 4000 véhicules /jour et trafic poids lourds ≤ 300 PL/jour).

Profils en travers :

Les profils en travers des différentes voies sont indiqués ci-après et les plans se trouvent en pièces D et E du présent dossier :

Aménagement au droit des RD42, RD77 et RD49

- Chaussées de 6,00 m de largeur + surlargeur en courbe si nécessaire pour permettre les girations dans le cas de rayon faible. Cette surlargeur est à prévoir de 25/R (Au droit du faible rayon R18m, entre RD77 Pléchâtel vers RD42 St-Malo-de-Phily, cette surlargeur est d'environ 1,40 m)
- Accotements ou trottoirs de 1,40 m de largeur sauf le long de l'éperon rocheux et sur l'ouvrage d'art de franchissement de la Vilaine.
- Dispositifs d'assainissement de type canalisations, fossés, noues ou caniveau de largeur variable
- Dispositif de protection des obstacles latéraux de type glissière en béton armé le long de l'éperon rocheux du fait de la forte pente du talus. Pour rappel, la SNCF réalisera en parallèle de nos travaux, un confortement du talus créé par l'intermédiaire de la pose d'un grillage ancré.

Giratoire RD42/ RD49 / Voie communale

- Le Rayon extérieur du giratoire sera de 15,00m
- La Chaussée annulaire d'une largeur roulable de 7,00m
- Trottoirs extérieurs bordurés de 1,40 m de largeur environ
- Ilot central de 8m dont 1,50m qui sera franchissable pour faciliter les demi-tours des poids lourds.

Voie communale au nord du projet de giratoire de « La Bruère »

Cette voie ne dessert que quelques maisons.

- Chaussée de 5,00 m de largeur
- Accotements ou trottoirs de 1,40 m de largeur environ
- Dispositifs d'assainissement fossés, canalisations, ou noues de largeur variable

Les talus de déblai et de remblai sont 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.

Pour le talus dans l'éperon rocheux, il est prévu une pente de 85° qui sera confirmée par les études confiées au Cerema.

Voie d'accès vers SOPRAL

- Réaménagement de l'accès pour faciliter les girations des poids lourds entrants et sortants
- Création d'un îlot séparateur de voie qui empêche de tourner à gauche, en venant du passage à niveau, pour accéder à la propriété Sopral (tourne-à-droite imposé en provenance du giratoire à créer)
- Raccordement sur voie existante 30 à 50m à l'intérieur de la propriété. Ainsi, la largeur des voies d'accès à la SOPRAL permettra le croisement des poids lourds de façon sécurisée et sans ambiguïté.

Voie d'accès vers halage rive droite de La Vilaine

- Voie de 4,00 m de largeur à dévers unique
- Accotements de 1,00 m de largeur
- Un fossé commun côté RD

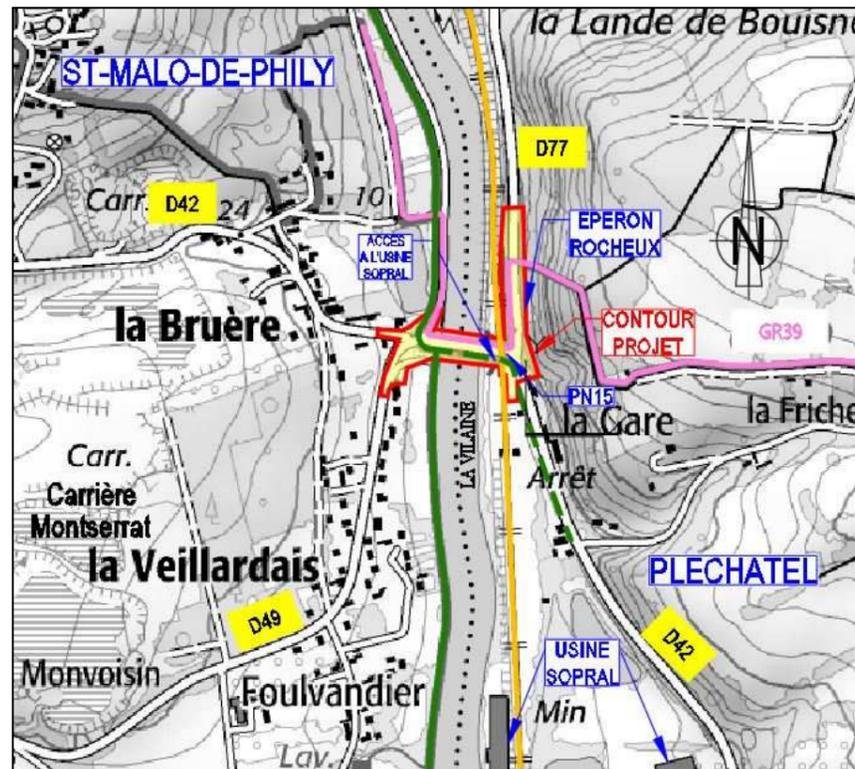
Continuités piétons cycles :

Les continuités piétonnes sont maintenues au niveau du carrefour D42/D49/VC côté St-Malo-de-Phily et ensuite améliorés vers la D77 en direction du GR39 côté Pléchâtel du fait de la reconfiguration de la voie avec accotement.

Le projet pourrait améliorer l'accès des piétons à la Gare.

SNCF Réseau étudie ce point en relation avec SNCF Gare & Connexions gestionnaires des gares, en fonction des observations sur site et des remontées des usagers actuels ou potentiels.

Les itinéraires vélos sont maintenus (V2 St-Malo – Arzal) par le halage et boucle locale (voir illustration ci-après) mais ne seront pas séparés des voies routières pour la boucle locale. Les contraintes naturelles, la Vilaine et la voie ferrée ne permettent pas cette dissociation.



Légende :

Ligne RFF Rennes - Redon	—
Itinéraire vélo V2 St-Malo - Arzal	—
Itinéraire vélo boucle locale	—
Itinéraire piétre GR39	—
Routes Départementales	D-

Principes de gestion et d'assainissement des eaux pluviales:

Les principes de gestion et d'assainissement des eaux pluviales sont décrits dans le paragraphe III suivant.

Le principe d'assainissement est représenté sur le plan des travaux en pièce D.

Déplacement de réseaux

L'aménagement du carrefour giratoire côté St-Malo-de-Phily va nécessiter en préalable le déplacement d'un poste de relèvement des eaux usées par la Commune.

D'autres réseaux seront également à déplacer sur ce secteur aggloméré de « La Bruère ».

III. COMPATIBILITE AVEC LE CODE DE L'ENVIRONNEMENT

- Mesures liées à la protection de l'environnement (gestion des eaux pluviales et protection de la biodiversité)

Gestion des eaux pluviales

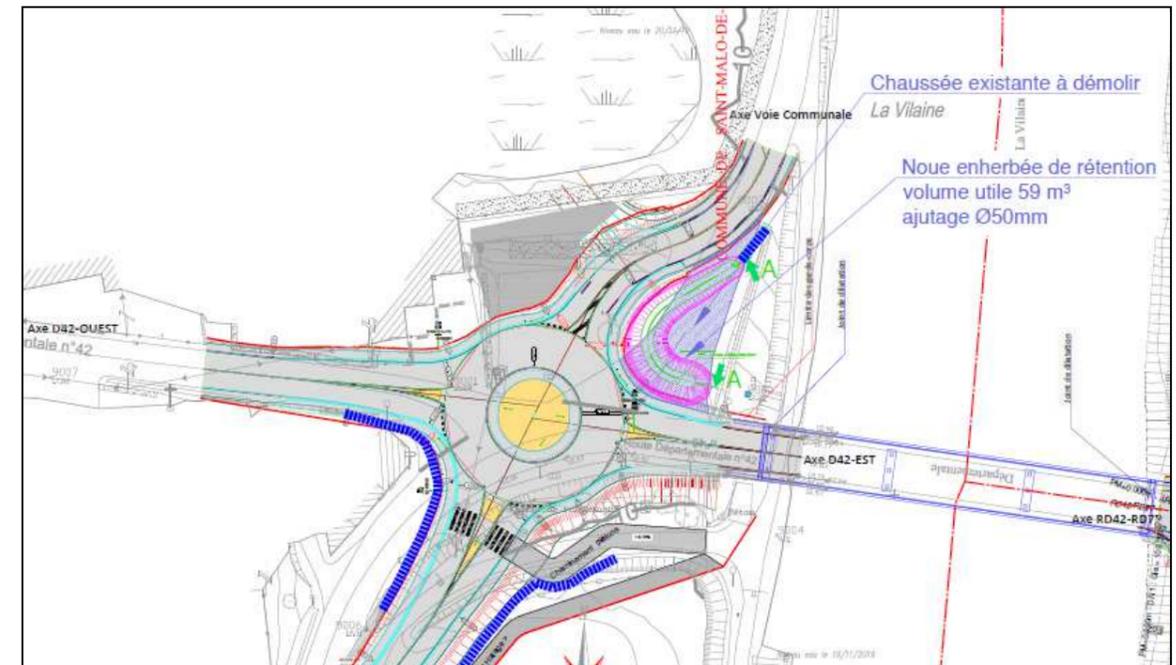
Le principe de gestion des eaux pluviales détaillé dans un dossier de déclaration au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau) a été validé par DDTM35-Police de l'eau instructeur du dossier (cf Annexe 3).

Un Plan de Protection du Risque Inondation existe pour la Moyenne Vilaine et a été pris en compte dans le dossier réalisé au titre de la Loi sur l'eau.

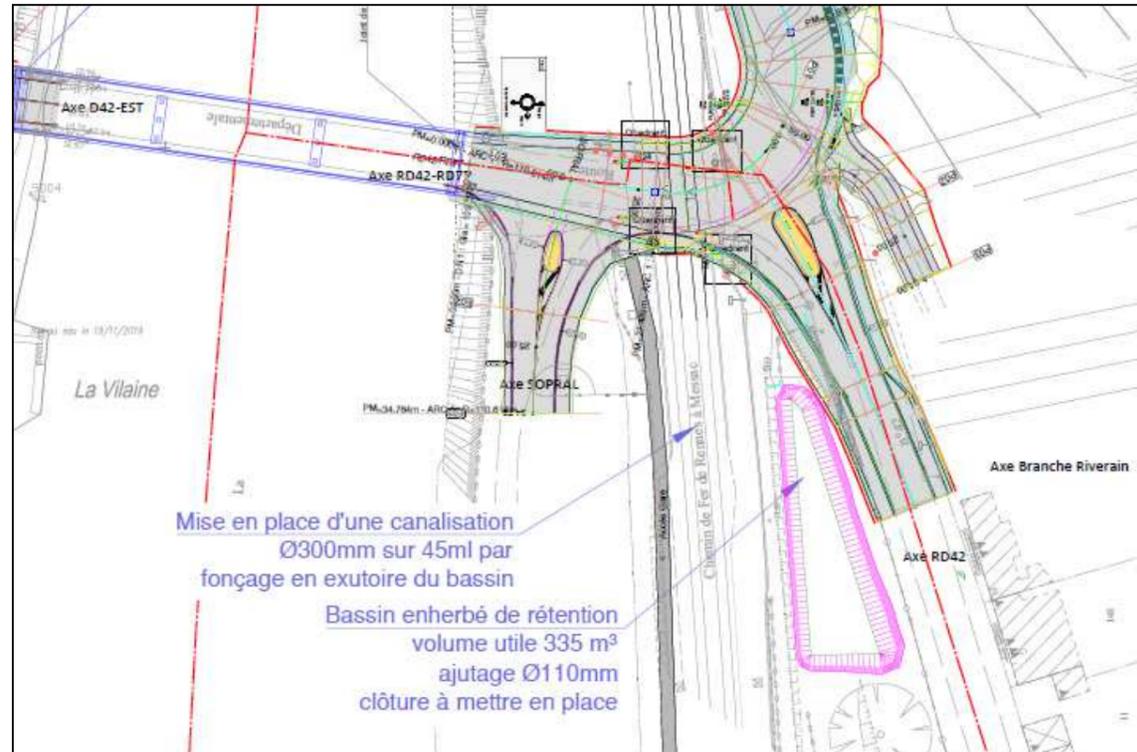
Les volumes de remblais en zone inondable pour l'aménagement du giratoire côté St-Malo-de-Phily seront intégralement compensés par la réalisation d'une noue dans le quart nord-est du giratoire (entre D42/VC/Halage au bord de La Vilaine).

Les eaux de plateforme routière issues du projet seront dirigées soit vers des noues paysagères (côté St-Malo-de-Phily) soit vers un bassin de rétention côté Pléchâtel.

Assainissement côté St-Malo de Phily :



Assainissement côté Pléchâtel :



Environnement

Des mesures visant à la protection de la biodiversité sont prévues en phase travaux :

- Adaptation de la période des travaux en fonction de leur nature, de leur lieu en compatibilité avec les observations faunes,
- Mise en place de barrières anti-intrusion, notamment amphibiens, dans les zones sensibles côté St Malo de Phily, (cf illustration à suivre).



Le Département s'engage par ailleurs, après avoir réalisé un état initial de l'environnement (faune, flore) à conserver un bâtiment comportant des nids d'hirondelles rustiques

➤ Défrichage

Le dossier de demande d'autorisation de défrichage a été joint à titre informatif en annexe à la demande d'examen cas par cas transmise à l'Autorité environnementale fin juillet 2021.

Le défrichage sur une surface de 183 m² en limite sud-ouest du bois de la Lande de Louisnel (46,53 ha) doit permettre le rétablissement d'un accès riverain.

Conformément à la réglementation en vigueur pour ce défrichage d'une surface inférieure à 0,5 ha, l'étude d'impact n'est pas requise.

Il fera l'objet d'une instruction propre par les services de l'Etat.

➤ Projet de classement du site géologique du Rocher d'Uzel

La Société Géologique et Minéralogique de Bretagne a répertorié la falaise du fait de ses caractéristiques géologiques. En effet c'est un des rares endroits en Bretagne où la discordance datant de la base du Paléozoïque est visible. La Société Géologique et Minéralogique de Bretagne souhaite classer ce site comme « site d'intérêt géologique ».

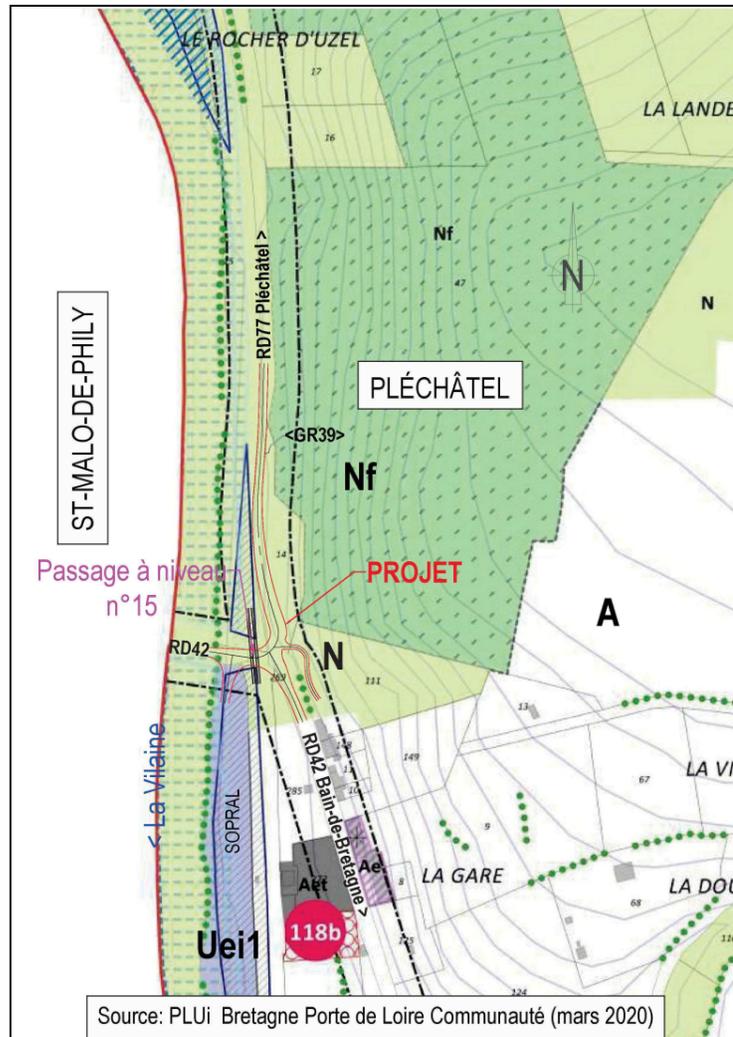
Ce projet est provisoirement retiré, en accord avec la DREAL, la DDTM35, ainsi que la Société Géologique et Minéralogique de Bretagne. Ces interlocuteurs seront consultés/associés préalablement aux travaux en vue du classement du site géologique du Rocher d'Uzel, après achèvement des travaux de sécurisation du PN15 par le Département.

Ce classement sera proposé à l'issue des travaux.

IV. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

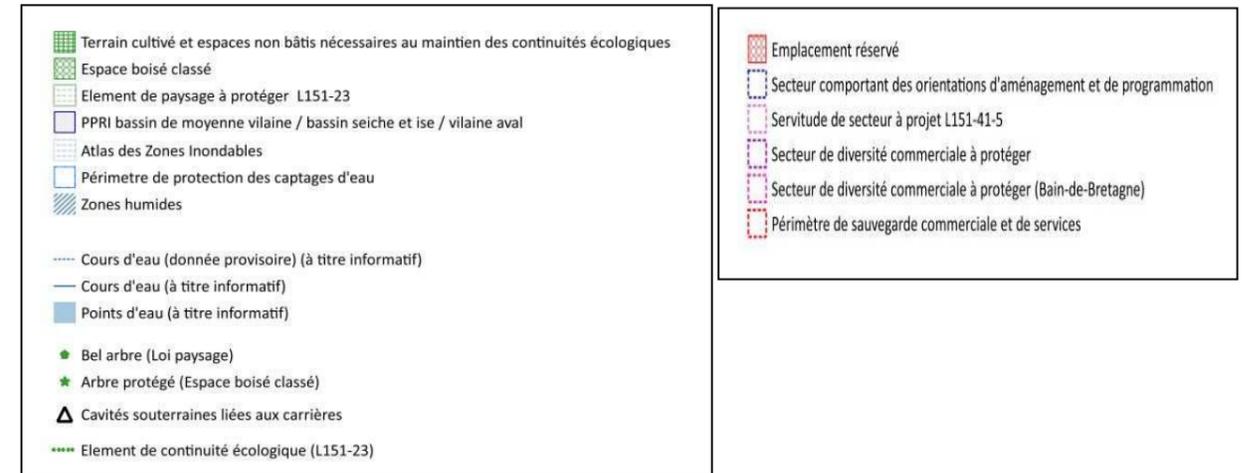
- **Le Plan Local d'Urbanisme de la Communauté de Communes de Bretagne Porte de Loire Communauté (PLUi)** a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 12 mars 2020; Il fixe les règles d'urbanisme sur la commune de Pléchâtel.

Les aménagements projetés sur Pléchâtel se situent sur des terrains classés en zones N, Nf, Ae ou Uei1.



- Zone N : correspond aux zones naturelles à protéger
- Zone Nf : correspond à un ensemble boisé couvert par un document de gestion durable.
- Zone Ae : correspond au sein d'une zone agricole à un secteur ou site accueillant une activité économique autre qu'agricole, où des constructions neuves nécessaires aux activités économiques existantes peuvent être réalisées.
- Zone Uei1 : correspond à une zone à dominante industrielle et logistique.

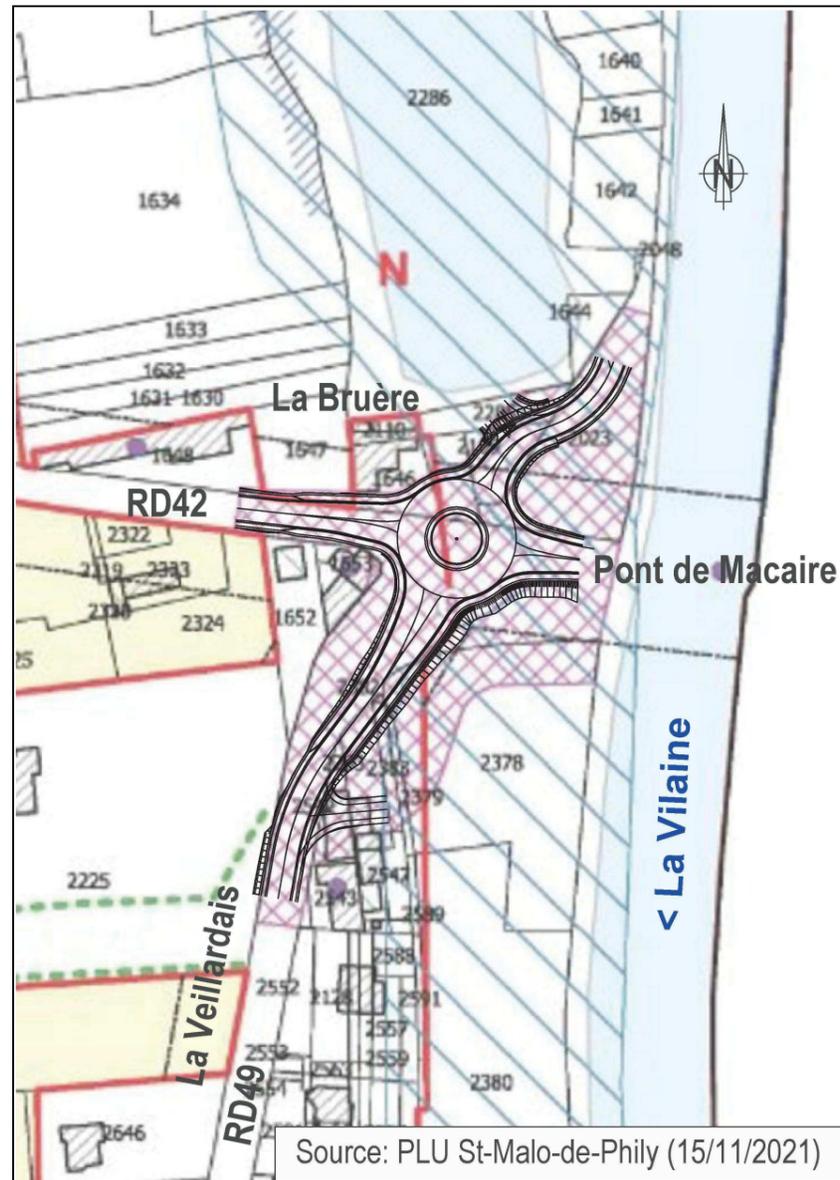
Légende :



- **Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de St-Malo-de-Phily** a été approuvé le 15 novembre 2021. Il fixe les règles d'urbanisme sur la commune.

Les aménagements projetés sur St-Malo-de-Phily se situent essentiellement sur des terrains classés en zone N partiellement inondable. Certaines propriétés bâties sur ce secteur de « La Bruère » sont également impactées par le projet.

Le PLU prend bien en compte l'emplacement réservé (n°9) pour la création d'un carrefour giratoire au lieu-dit « La Bruère ».



Légende

-  Limite de zonage
-  Périmètre de centralité
-  Zonage archéologique
-  Changement de destination (L151-11 2° du Code de l'Urbanisme)
-  Emplacement réservé
-  Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) (L151-6 du Code de l'Urbanisme)
-  Espace boisé classé (L113-1 du Code de l'Urbanisme)
-  Arbre à protéger (L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Patrimoine bâti à protéger (L151-19 du Code de l'Urbanisme)
-  Marge de recul (20m) des RD42, 49 et 77
-  Haie à protéger (L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Cours d'eau à protéger (L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Zones humides (L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Zone inondable

Il n'existe pas d'incompatibilité entre les documents d'urbanisme existants et le projet de sécurisation du passage à niveau n°15.

Les aménagements projetés restent compatibles avec les zonages et les règlements graphiques associés.

V. ESTIMATION DES DEPENSES

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

Etudes	0,2 M€ TTC
Acquisitions foncières	1,0 M€ TTC
Travaux	1,8 M€ TTC
Déplacements de réseaux	0,1 M€ TTC
Montant total TTC :	3,1 M€ TTC

Le financement de l'opération sera assuré par le Département d'Ille-et-Vilaine pour la partie dont il a la maîtrise d'ouvrage (tous les travaux routiers en dehors de la partie sur la propriété privée SOPRAL et de la modification de la largeur du passage à niveau ainsi que de la position des équipements liés.)

La part des acquisitions foncières peut paraître élevée dans l'estimation des dépenses de cette opération, mais elle se justifie par l'achat de propriétés bâties et par le manque de variantes géographiques pour sécuriser le passage à niveau n°15.

