



**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE  
POUR LE PROJET D'AMENAGEMENT  
D'UN CARREFOUR GIRATOIRE ET D'UN ITINERAIRE CYCLABLE  
AU LIEU-DIT « LA VILLE AGAN » SUR LA RD 503  
SUR LA COMMUNE DE SAINT LUNAIRE**

**ENQUETE DU 10 AU 24 OCTOBRE 2022**

**AUTORITE ORGANISATRICE : PREFECTURE D'ILLE ET VILAINE**

**BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'UTILITE PUBLIQUE**

**PORTEUR DU PROJET : CONSEIL DEPARTEMENTAL D'ILLE ET VILAINE**

**Direction des Grands Travaux d'Infrastructures- Service Etudes et Travaux 1**

**SIEGE DE L'ENQUETE : MAIRIE DE SAINT LUNAIRE**

**2° PARTIE : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE  
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LA  
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

## SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>2. LOCALISATION DU PROJET .....</b>	<b>2</b>
<b>3. RAPPEL DU PROJET .....</b>	<b>2</b>
<b>4. EMPRISE DU PROJET .....</b>	<b>3</b>
<b>5. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET TELLE QU'ELLE EST EXPRIMEE DANS LA NOTE DE PRESENTATION DU DOSSIER D'ENQUETE.....</b>	<b>4</b>
<b>6. ANALYSE DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET .....</b>	<b>4</b>
6.1 Opportunité du projet .....	4
Il ressort du dossier que la réalisation d'un giratoire a la place d'un carrefour en croix présente des aspects positifs suivants : .....	6
6.2. Nécessité de l'expropriation et respect du droit de propriété .....	11
6.3 Bilan coût/avantage.....	13
<b>7. CONCLUSION GENERALE ET AVIS MOTIVE .....</b>	<b>16</b>

## 1. PREAMBULE

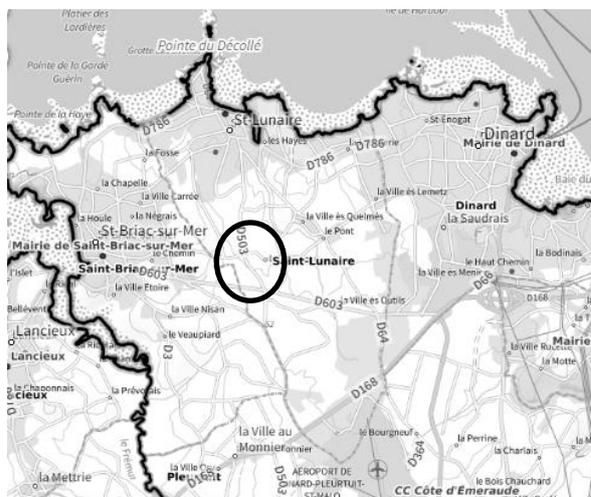
Cette enquête est régie par les articles L.121-1 et suivants, R.111-1 et suivants du Code de l'Expropriation. L'objet de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est de présenter au public le projet dans son milieu d'accueil, et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique du projet, pouvant conduire à l'expropriation des terrains concernés par l'opération.

Cette opération s'inscrit dans le cadre d'un aménagement concerté entre les objectifs de sécurisation du réseau routier départemental et la mise en place du schéma directeur cyclable de Côte d'Emeraude Communauté. Le projet comprend des travaux d'aménagement le long de la RD503, l'aménagement d'un carrefour giratoire et la poursuite des aménagements de mobilités actives en site propre, jusqu'à l'intersection avec la RD 603 (axe Dinard/St Briac), remarque étant faite que le réaménagement de ce dernier carrefour ne fait pas partie du présent projet, et sera réalisé ultérieurement.

Les terrains acquis dans le cadre de ce projet auront vocation à être incorporés dans le domaine public départemental.

La déclaration d'utilité publique de cette opération sera éventuellement prononcée à l'issue de l'enquête publique et de la remise des rapports et avis du commissaire enquêteur, par arrêté préfectoral, si le caractère d'utilité publique de l'opération est reconnu.

## 2. LOCALISATION DU PROJET



La RD 503 relie le centre ville de St Lunaire à la RD 603, axe Dinard/ST Briac.

## 3. RAPPEL DU PROJET

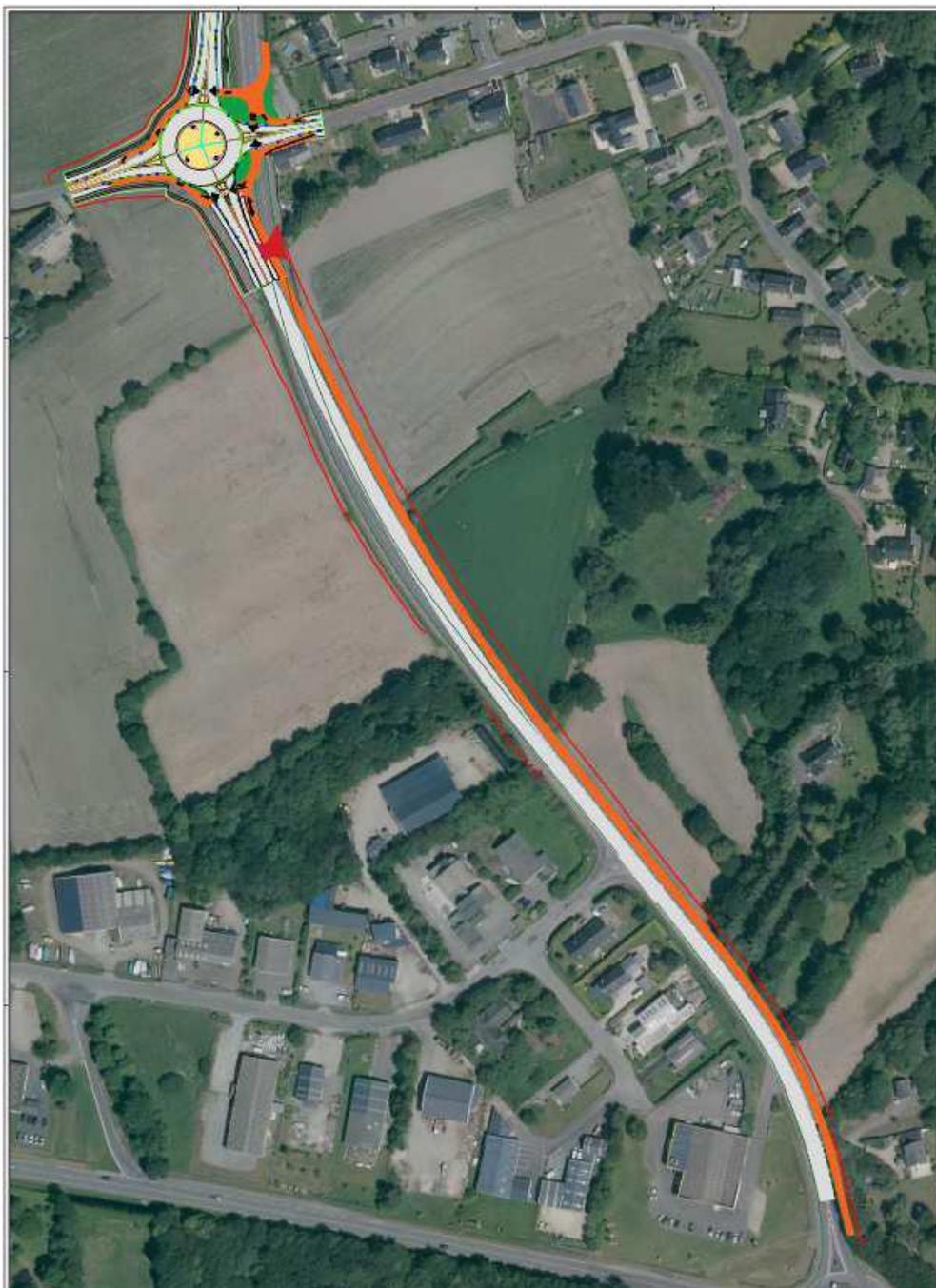
Le présent projet est le fruit des études d'avant-projet menée par le Conseil Départemental, qui ont pris en compte :

- le dévoiement nécessaire de la RD 503 au droit du carrefour de la rabine, afin d'accompagner le déport souhaité de ce carrefour,
- les caractéristiques de l'aménagement cyclable, conformes au référentiel technique cyclable départemental.

EP N° E2200097/ 35 - Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique en vue de l'aménagement d'un carrefour et d'un itinéraire cyclable sur la RD 503 à la ville Agan en Saint Lunaire

- et suite au choix de réaliser un giratoire en lieu et place d'un carrefour en croix, de ménager les circulations et traversés deux roues en dehors de l'espace annulaire circulé par les véhicules motorisés.

Le nouveau PLU de la commune d St Lunaire, approuvé en avril 2022, a acté le changement de bénéficiaire de l'emplacement réservé au niveau du carrefour (ER1, pour une superficie estimée à 1931 m<sup>2</sup>) au bénéfice du département en lieu et place de la commune.



Les travaux principaux prévus dans la zone du projet pour mettre en sécurité le carrefour de la Rabine et les déplacements cyclables le long de la RD503 depuis le carrefour de la Rabine, jusqu'à la RD 603 et assurer la desserte du Parc d'Activité la Ville au Coq comprennent :

- Aménagement du carrefour de la Rabine avec un giratoire dont les caractéristiques sont adaptées à la catégorie de la voie à 4 branches et de rayon extérieur de 18 m. L'implantation du giratoire a été décalée en partie Ouest pour améliorer la visibilité depuis la RD503 du carrefour de la Rabine, actuellement en courbe. Ce décalage, permet de s'éloigner des maisons jouxtant le carrefour actuel côté Est.

- Une attention particulière sera portée à la conception des îlots séparateurs sur les différentes branches pour garantir la traversée sécurisée des mobilités actives en permettant de le faire en deux temps.

- Le profil en travers type de la RD503 sera en 2x1voie de 6,00 m, entre les marquages, dans la continuité des aménagements réalisés entre le Bourg de Saint Lunaire et le carrefour de la Rabine, avec une sur largeur d'enrobé de 0,25 m permettant le marquage de rive.

- Une piste cyclable bidirectionnelle et unilatérale d'environ 570 m de long et de 3,00 mètres de large, distante de 2,00 m de la chaussée, implantée à l'Est ou à l'Ouest de la voie.

Les accotements bordurés du giratoire assureront, en complément des traversées en deux temps permises par les interruptions d'îlots directionnels, la continuité des modes actifs (piétons, cycles) dans un axe Nord-Sud, mais aussi Est-Ouest par la voie communale. Les cyclistes emprunteront ensuite la voie communale dont le trafic est modéré pour aller vers La Richardais ou St Briac sur Mer.

Les traversées piétonnes ne seront pas matérialisées par de la peinture, ce giratoire étant situé hors agglomération. Ce principe qui s'applique sur toutes les routes du département, se justifie par le fait que les piétons pourraient s'engager en se considérant prioritaires vis-à-vis des véhicules, alors que ces derniers ne s'attendent pas à ce type d'aménagement hors des zones urbanisées. Ils pourraient donc être surpris dans leur comportement (regard du conducteur dirigé sur la gauche dans les carrefours giratoires, alors qu'un piéton pourrait arriver de la droite). Ainsi, les traversées sont facilitées par les bordures abaissées de trottoir et les interruptions d'îlots, mais les piétons et cyclistes sont incités à bien analyser la circulation routière avant de s'engager.

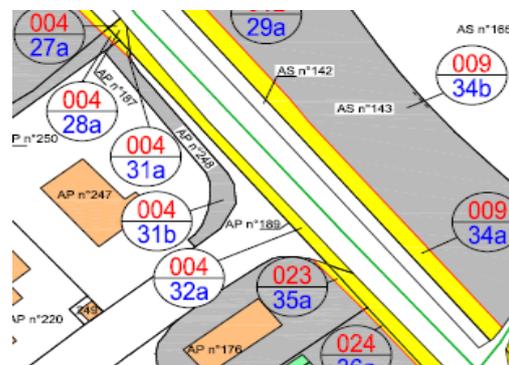
Le coût de l'aménagement est estimé à près de 1 014 000€ TTC

Il se décompose comme suit :

- Etudes 85 000€ TTC
- Acquisitions foncières 14 000 € TTC
- Travaux 330 000 (RD) 350 000 (Giratoire) 180 000 (piste cyclable) € TTC
- Déplacements de réseaux 55 000 € TTC

## 4. EMPRISE DU PROJET

Le projet nécessite d'augmenter l'emprise de la RD 503 actuelle afin d'inclure dans le domaine départemental l'emprise du nouveau carrefour, l'emprise de la voie déviée, ainsi que l'emprise de la voie cyclable et de sa marge d'isolement par rapport aux voies circulées. En section courante, cela se traduit par un élargissement notable de l'emprise actuelle (voir schéma ci contre où l'emprise supplémentaire nécessaire figure en jaune).



L'emprise foncière du projet est de 1,15 ha. Le département possède déjà diverses emprises dans le périmètre du projet, classées dans son domaine privé pour le moment (12 parcelles).

L'emprise foncière à acquérir est de 8 620 m<sup>2</sup> dont 1 112 m<sup>2</sup> sont la propriété de la commune de Saint Lunaire, soit 36 parcelles dont 6 appartiennent à la commune Saint Lunaire: ces parcelles sont toutes situées en rive

ouest de la RD 503, parcelles acquises en prévision du déport du carrefour, et parcelles situées en rive du parc d'activité de la Ville au Coq, négociées lors de l'aménagement de cette zone.

## 5. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET TELLE QU'ELLE EST EXPRIMEE DANS LA NOTE DE PRESENTATION DU DOSSIER D'ENQUETE

Le Département d'Ille-et-Vilaine, la communauté de communes de la Côte d'Emeraude et la commune de Saint Lunaire souhaitent réaliser un aménagement de sécurité sur la RD503 qui comprend notamment le réaménagement du carrefour de la Rabine par la création d'un carrefour giratoire décalé à l'Ouest pour une meilleure perception, et la prolongation de la piste cyclable, déjà réalisée depuis l'agglomération de Saint Lunaire jusqu'au Carrefour de la Rabine, par une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD503 et jusqu'au giratoire de la RD603, qui permettra également d'assurer la desserte du Parc d'Activité de la Ville au Coq. Les aménagements projetés ont ainsi un objectif d'amélioration de la sécurité des échanges, que ce soit pour les usagers de l'infrastructure routière, ou pour ceux pratiquant les mobilités actives.

Ces aménagements seront accompagnés par l'adaptation du système de collecte et de gestion des eaux pluviales et par l'aménagement d'espaces verts permettant l'insertion du projet dans son contexte alentour, qui seront adaptés (volume, hauteur) pour assurer les dégagements de visibilité aux carrefours. Des mesures seront également mises en place en phase travaux, afin de limiter les incidences du projet et de sa réalisation sur les habitats naturels.

Dans son avis rendu, la DDTM estime que le projet de sécurisation du carrefour giratoire de ville Agan s'intègre dans le plan « Mobilités 2025 », de portée départementale. Ce vaste programme de plan déplacements et vélo sur 7 ans (jusqu'à 2028) vise à modifier profondément les manières de se déplacer en Ille-et-Vilaine en prenant en compte l'ensemble des mobilités, les opérations de sécurisation des routes et la création d'aires de covoiturage. Au regard de ce plan et du schéma directeur des modes doux, le projet d'aménagement du carrefour giratoire et de piste cyclable correspond bien à un projet d'intérêt et d'utilité aux publics.

## 6. ANALYSE DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

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 et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle entraîne ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Aussi, l'utilité publique d'un projet s'apprécie usuellement au travers de l'examen des 3 critères suivants :

- opportunité ou bien fondé du projet.
- nécessité de l'expropriation au regard du respect du droit de propriété
- bilan coût/avantage.

L'article R112-19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique précise « 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...Le commissaire enquêteur rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée. »

### 6.1 Opportunité du projet

Rappelons tout d'abord que les études réalisées ont montré l'importance du trafic supporté sur cet axe et ce carrefour et l'occurrence de plusieurs accidents graves.

La direction départementale des territoires et de la mer reconnaît que le dossier présente un projet cohérent qui répond au contexte de développement des nouveaux modes de déplacements sur ce secteur tout en apportant une amélioration significative des équipements existants (distance, sécurité, tourisme), mais qu'il serait intéressant de compléter le dossier par des schémas et illustrations justifiant la réduction des interactions entre les différents usagers du secteur particulièrement au niveau du rond-point de la Rabine. Les précisions demandées ont été apportées par le CD35 au travers de sa réponse aux observations des services de l'état, document utilement joint au dossier d'enquête pour parfaire l'information du public.

Aucune des observations du public ne remet en cause le réaménagement nécessaire du carrefour et son déport, ni le principe de créer une bande cyclable en site propre le long de la RD 503, même si plusieurs observations font des remarques sur ce sujet plus précisément.

L'une des observations du public, émise par M. Abovilier (référéncé DUP 5 et B1 dans le relevé détaillé des observations du public constituant l'annexe 3 du rapport) conteste l'utilité publique du projet en argumentant :

- d'une incompatibilité par rapport du PLU,
- d'une insuffisante mise en sécurisation des itinéraires « deux roues » vers la zone d'activité de la ville au Coq
- et que le projet n'a pas suffisamment optimisé les emprises foncières appartenant déjà aux collectivités locales, et notamment les emprises propriété de la commune d Saint Lunaire.

Ces arguments seront analysés au travers des divers thèmes examinés ci-après.

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

A ce stade, Je ne vois pas, à titre personnel, de raison de remettre en cause le bienfondé et l'opportunité du projet.

a) La sécurisation de ce carrefour par son déport vers l'Ouest

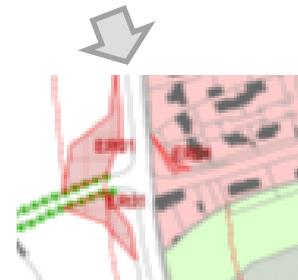
Les études évoquées, et l'analyse des accidents ont mis en évidence un problème de visibilité lié à la proximité du bâti en rive sud est de cette intersection.

Le décalage vers l'Ouest de ce carrefour est apparu comme une évidence nécessaire, compte tenu de l'existence d'un bâti proche des rives du carrefour actuel, nuisant à la visibilité des véhicules arrivant de part et d'autre.



Un bâti proche, qui masque la visibilité au débouché de la voie communale, et un carrefour en sortie de courbe sont les principales sources de l'accidentologie

Sens de la prise d vue



➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

A ce stade, Je ne vois pas, à titre personnel, de raison de remettre en cause l'intérêt de décaler vers l'ouest le futur carrefour, afin d'améliorer la visibilité dans ce carrefour, et que chacun des conducteurs abordant ce carrefour puisse avoir une bonne vision sur les véhicules présents sur toutes les autres branches du carrefour.

b) La création du giratoire

Il ressort du dossier que la réalisation d'un giratoire a la place d'un carrefour en croix présente des aspects positifs suivants :

- Impact d'un rond point plus important sur la réduction de la vitesse sur la RD 503
- Acquisition foncière moindre pour le département, la commune de St Lunaire étant déjà propriétaire de parcelle dans l'emprise concernée
- Aménagement conforme à l'emplacement réservé au PLU, emplacement réservé transféré au bénéfice du département dans le PLU adopté en avril 2022
- Meilleure prise en charge des vélos dans tous les itinéraires possibles.

M. Ballu dans son observation (référéncée DUP 16) dans le relevé détaillé des observations du public constituant l'annexe 3 du rapport), estime « qu'en inversant les STOP, en les mettant sur la grande route, on réduirait vraiment les risques ».

Deux observations (M. Lainé, Mme Geffroy) restent inquiets de la vitesse sur la RD 503 malgré la création du giratoire et demandent des mesure complémentaires (bandes rugueuse, limitation de la vitesse...) (voir DUP14 et DUP 20)

Réponse du CD 35 : La création du giratoire va entrainer la diminution de la vitesse et la sécurisation du carrefour. Le giratoire est hors agglomération : le département ne réalise pas le marquage des traversées piétonnes hors-agglomération. La mise en place de bandes rugueuses est déconseillée à proximité d'habitations. Les aménagements proposés ne correspondent pas aux référentiels techniques appliqués par le Département.

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

J'estime que le déport du carrefour vers l'ouest entrainera la rupture de l'orthogonalité de ce carrefour. Ce fait, joint à l'ampleur relativement conséquente de l'anneau central va faire perdre la perception des voies de circulation au-delà du carrefour et devrait inciter les conducteurs à réduire leur vitesse en approche du giratoire. Dans le même temps, cet aménagement devrait améliorer la perception des véhicules qui vont s'insérer dans le giratoire par les véhicules qui y circulent déjà et qui y seront prioritaires, sans ambiguïté.



J'estime donc que la solution « carrefour giratoire » adoptée pour la réaménagement de ce carrefour est cohérente par rapport aux attendus en terme de sécurisation de cette intersection.

Je considère que la proposition de la contre proposition de M. Ballu , donnant la priorité aux voies secondaires à cette intersection serait particulièrement dangereuse, tant à cause de l'effet de surprise et des coups de frein brusques que cela pourrait engendrer, qu'à cause de l'incompréhension potentielle de ce régime de priorité, par lequel l'arrêt au stop devrait être fréquemment marqué alors qu'aucun véhicule ne se présenterait sur les voies secondaires.

c) Les aménagements cyclables et leur sécurisation

La DDTM relève que le projet de prolongation de la piste cyclable présentée concorde avec les perspectives du SCoT du Pays de Saint-Malo mais regrette qu'en l'état, le projet se termine sur le rond-point du carrefour de la RD 503 et RD 603 où aucun nouvel aménagement n'est présenté ou envisagé dans le dossier. Il paraît important de compléter le dossier en précisant les éventuels prolongements de cette piste cyclable afin de permettre de mieux appréhender son intégration dans l'ensemble du réseau cyclable et de transports en commun.

Le CD 35 répond, concernant la prise en compte de l'interconnexion de la piste cyclable avec le coeur de ville et d'autres modes de transport, que les élus locaux avaient informé le Département du souhait, à l'avenir, d'une continuité vers le sud. Ainsi, l'aménagement proposé est compatible avec cette orientation du PADD.

La piste cyclable reliera dans un premier temps la zone d'activités – donc zone d'emplois – aux parties agglomérées et résidentielles de St Lunaire (Ville Agan et St Lunaire centre) en continuité de la première section réalisée par la communauté de communes. Des études complémentaires seront nécessaires pour réaliser le prolongement de l'aménagement, en traversée de la RD603 et au Sud de celle-ci qui ne concerne pas le présent projet.

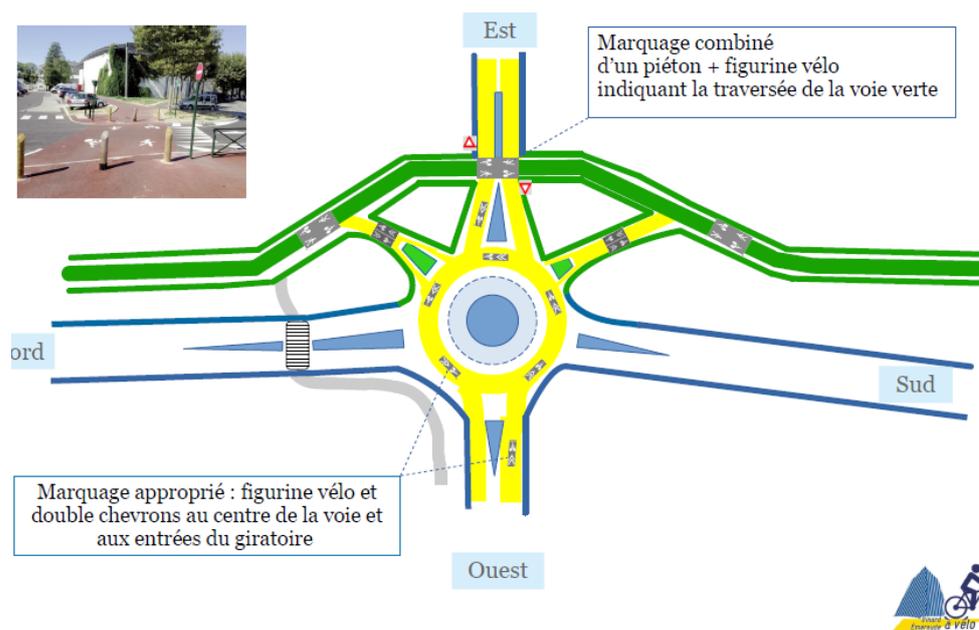
Comme exprimé dans le dossier transmis par M. Raux, (référéncé DUP 11 dans le relevé détaillé des observations du public constituant l'annexe 3 du rapport) :

« les rond-point sont les aménagements d'intersection les plus dangereux pour les cyclistes » et la conversion d'intersection standard en giratoire augmente le risque d'accident pour ces usagers. Leur responsabilité y est impliquée dans seulement 18 % des cas. En dépit de la part encore faible du vélo dans les transports, 1 accident sur 3 dans les giratoires touche un cycliste. »

M. Raux rappelle schéma de principe élaboré par l'association « Dinard Emeraude à vélo » dans lequel :

- Une bande cyclable Nord/sud en site propre était prévue en rive Est
- Tous les autres trajets « deux roues » étant gérés dans l'anneau, dans la circulation générale

Ce schéma est prôné également par Mme Geffroy dans son observation (référéncée DUP 20 dans le relevé détaillé des observations du public constituant l'annexe 3 du rapport).

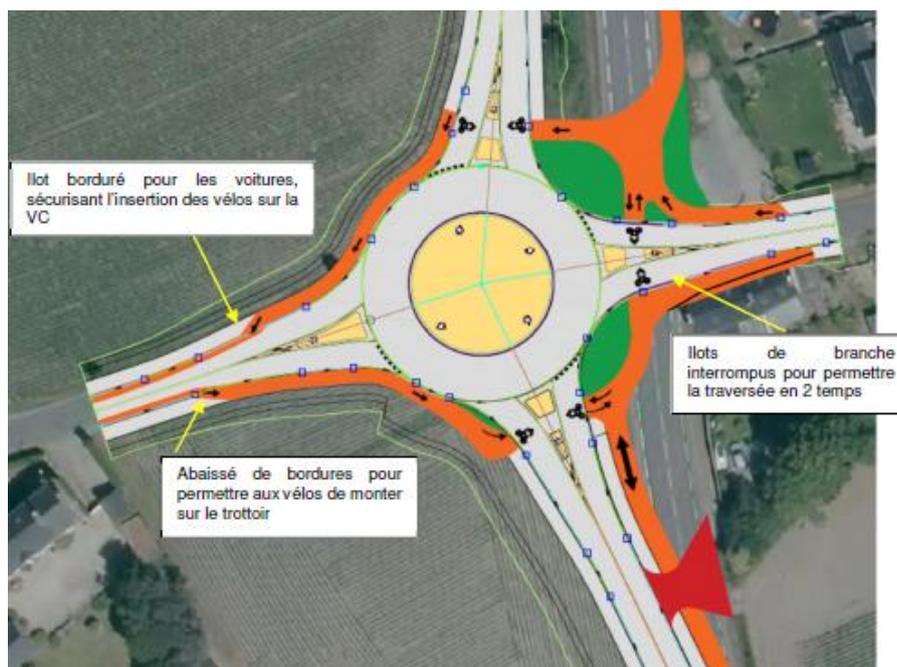


Sur la sécurisation des abords de la RD 503 et des circulations « deux roues », le CD 35 précise que le projet d'aménagement de la piste cyclable à une distance de 2 mètres de la voie, respecte le cahier des charges pour les aménagements cyclables ainsi que le règlement de la voirie départementale.

Le long du giratoire, une bordure (T2) viendra dessiner l'accotement surélevé sur lequel sera positionnée la continuité de piste cyclable. Les vitesses faibles dans les giratoires (<30km/h) ne justifient pas d'implanter des éléments de protection (plot, haie, ...).

Le franchissement du giratoire pour les mobilités actives prévoit des cheminements en site propre, en dehors de l'espace annulaire circulé par les véhicules motorisés. La continuité est assurée vers la piste cyclable existante au Nord. Les voies communales seront mixtes pour tous les usagers de la route.

Le giratoire étant situé hors agglomération, la traversée des branches de celui-ci se fera avec l'attention de tous, sans priorité donnée aux mobilités actives.



Dans son observation (référéncé DUP 5 et B1 dans le relevé détaillé des observations du public constituant l'annexe 3 du rapport) M. Abovilier conteste l'utilité publique du projet en argumentant d'une insuffisante mise en sécurisation des itinéraires « deux roues » vers la zone d'activité de la ville au Coq .

Interrogée à ce sujet, la Communauté de Communes Côte d'Emeraude, compétente pour la réalisation du schéma directeur des mobilités actives, a répondu que « La position de la voie cyclable actuellement positionnée à l'est semble préférable à l'ouest de la RD503. En effet, ainsi positionnée, elle facilite l'accès à la zone d'activités de la ville au Coq. Par ailleurs, considérant que le schéma directeur communautaire s'adresse prioritairement aux déplacements utilitaires (dont domicile-travail), que les zones d'emploi sont la ville au coq et les zones d'activités de La Richardais/Pleurduit/Dinard, c'est-à-dire à l'Est, il convient de limiter au niveau du rond-point de la RD603/RD503, dans sa configuration actuelle et dans un contexte d'insertion du cycliste dans le trafic routier, le nombre de traversées d'embranchement de ce rond-point pour l'usager vers ces destinations et donc, préférer une voie douce à l'ouest. »

De son côté, le CD 35 a répondu à cette remarque en précisant que le département est favorable à l'étude d'une piste cyclable côté OUEST de la RD503 au vu de l'argumentaire présenté. Cependant, cela implique un décalage de la voirie routière vers l'Est afin de rester dans les emprises du dossier parcellaire.

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

La confrontation de ces différents avis et des réponses apportées par le CD 35, porteur du projet conforte le fait que l'aménagement projeté, tel que présenté dans le dossier d'enquête apporte bien une amélioration des circulations « vélos » et de la sécurité de celles-ci, notamment au niveau du carrefour de la rabine et de son réaménagement, en excluant ces vélos des emprises circulées par les véhicules motorisés dans le giratoire.

De même je juge opportun de profiter du réaménagement de cet itinéraire pour y créer une bande cyclable en site propre, apte à accompagner les déplacements Nord/Sud, en sortie du bourg de St lunaire vers les zones d'emploi et commerciales alentour, ce qui répond aux orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du nouveau PLU de la commune de St lunaire.

Concernant plus particulièrement la sécurisation des itinéraires vers la ville au coq, je considère que le positionnement de la bande cyclable en rive Ouest de la RD 503 constituerait une amélioration utile du projet, et renforcerait l'utilité publique du projet.

Je considère qu'il n'y a pas matière à rejeter globalement le projet pour ce motif puisque le porteur du projet évoque lui-même dans sa note de présentation :

- que les premières études réalisées n'avaient pas fait le choix d'un positionnement Est ou Ouest (cf . croquis liaison 11 page 8, 1° paragraphe du chapitre 2 page 11)
- que le projet présenté localise cette bande cyclable en rive Est essentiellement par soucis de continuité avec la bande cyclable réalisée plus au nord
- que le projet peut être modifié pour intégrer la bande cyclable en rive Ouest sans impacter l'emprise foncière du projet ni le contenu de l'enquête parcellaire

Enfin je relève que tous les décideurs (CD35, CCCE) sont favorables à cette évolution du projet. Aussi J'en ferai donc l'objet d'une recommandation dans mon avis final.

d) Intégration paysagère et conformité au PLU

Dans son avis, le préfet, en tant qu'autorité environnementale, a considéré :

- que le projet reste de faible ampleur, avec une surface imperméabilisée estimée d 2 365 m<sup>2</sup>, et une superficie désimperméabilisée de 1 085 m<sup>2</sup>,
- qu'il est en majeure partie réalisé sur chaussée existante,
- et que le site d'implantation ne présente pas de sensibilité particulière, en termes notamment de milieux naturels, de gestion de l'eau, de sols et de paysage
- et donc le projet n'est pas susceptible d'avoir d'incidences notables sur l'environnement.

La DDTM relève quant à elle que le projet se situe (en rive Est) majoritairement dans les espaces naturels (Zone NP) existants identifiés au PLU de Saint-Lunaire et dans la marge de recul de la RD 503. Il est à noter que des haies à protéger sont impactées par le projet de piste cyclable. Toute suppression de haies devra être compensée. Sous cette réserve, la DDTM a rendu un avis favorable sur le projet.

Sur la demande de renforcer l'intégration urbaine et paysagère du projet et développer la limitation des impacts sur l'environnement, le CD 35 a répondu, dans l'annexe 5 du dossier d'enquête, avoir bien pris en considération le nouveau PLU de la commune de St Lunaire, et a détaillé les mesures envisagées.

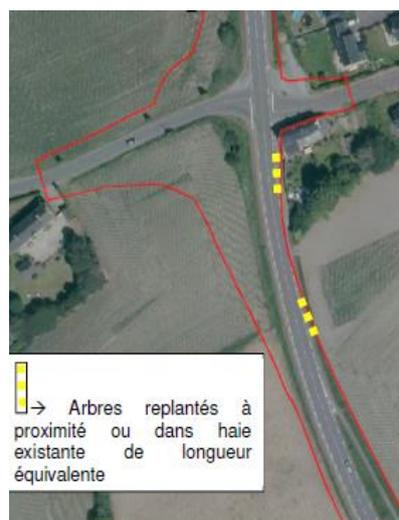
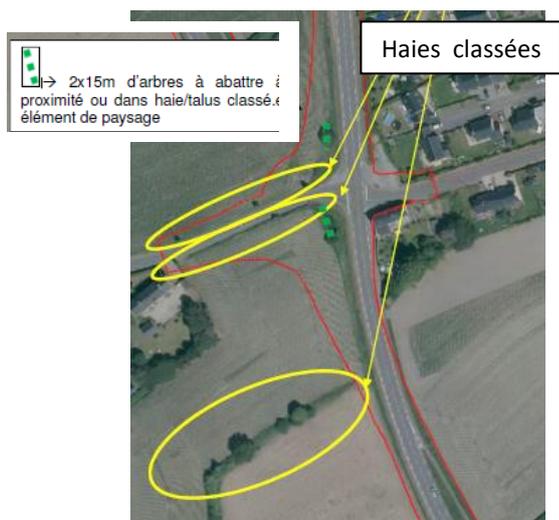


**Patrimoine et éléments naturels**

- Bande rivulaire avec constructibilité limitée
- Plans d'eau
- Zone humide
- Boisements en Espaces Boisés Classés
- Arbre remarquable protégé au titre du L.151-19 du CU
- Haies et talus à protéger
- Haies et talus classés en EBC

Il observe que sur site, il est possible de constater que ces haies ne vont actuellement pas jusqu'à la route tandis que La représentation graphique du PLU ne permet pas de distinguer les limites exactes (des éléments classés). Ainsi, les emprises du projet n'interceptent que des fourrés constitués d'espèces communes telles que le saule, l'ajonc ou encore les ronces et des poteaux téléphoniques colonisés par le lierre.

Le Département s'engage à compenser. La compensation sera réalisée en bordure Est du projet suivant le principe sur la figure ci-dessous en pointillé sur 2 fois 15m environ, tout en prenant en considération les entrées de champ et les visibilité associées, ainsi que les distances de sécurité vis-à-vis de la route dans lesquelles aucun obstacle ne doit être mis. (4 à 7m).



Les délaissés routiers libérés par le décalage du giratoire vers l'ouest seront végétalisés tel qu'indiqué dans le dossier. Ainsi, l'ensemble de la structure routière sera supprimé. En lieu et place, des matériaux du site de déblais puis de terre végétale seront mis en oeuvre afin de créer un léger bombé. Un aménagement paysager sera ensuite prévu pour intégrer le projet dans le paysage. Une attention particulière sera portée au fait que ces plantations en partie sud, soient compatibles avec la visibilité nécessaire pour assurer la sécurité à l'accès au champ et à l'arrière de la parcelle bâtie.

Dans son observation (référéncé DUP 5 et B1 dans le relevé détaillé des observations du public constituant l'annexe 3 du rapport) M. Abovilier conteste l'utilité publique du projet en argumentant d'une incompatibilité par rapport du PLU, au regard de l'article 1.2 du règlement de la zone NP, qui autorise les chemins cyclables à condition qu'ils ne soient ni cimentés ni bitumés.

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

J'observe que l'article cité par M. Abovillier ne s'applique qu'à la création de nouveaux chemins piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, autorisés seulement lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux. Les voiries et bandes cyclables ne relèvent pas de ces dispositions, et doivent notamment, quant à elles, respecter d'autres règlements tels que le règlement de la voirie départementale, ou encore le référentiel départemental pour les aménagements cyclables.

Concernant l'intégration paysagère du projet, et la compensation des haies, si l'impact du projet est avéré lors du bornage des emprises, je prends acte des précisions apportées par le CD 35 dans le dossier d'enquête publique, au travers de l'annexe 5.

Aussi, je ne relève pas d'incohérence ni d'incompatibilité du projet vis-à-vis du PLU.

**En conclusion, concernant l'opportunité ou le bienfondé du projet, il m'apparaît :**

- que l'accidentologie relevé sur le carrefour de la Rabine viennent pour partie d'un manque de visibilité sur ce carrefour
- que l'interruption actuelle de la bande cyclable venant du centre ville de Saint Lunaire est également un facteur de risque, en renvoyant les deux roues dans la circulation générale, alors que son prolongement est souhaité au titre du schéma directeur des aménagements cyclable de la CCCE, du PADD de la commune et du programme « Mobilités 2025 » du département
- que la nécessité de sécuriser le carrefour de la rabine impose le déport du carrefour,
- que le giratoire constitue une réponse adaptée aux enjeux mis en évidence

Et que donc, ce projet, qui comprend

- le dévoiement nécessaire de la RD 503 au droit du carrefour de la rabine, afin d'accompagner le déport souhaité de ce carrefour,
- la mise en sécurité des circulations et traversés deux roues dans ce giratoire en dehors de l'espace annulaire circulé par les véhicules motorisés.
- la prolongation d'une bande cyclable bi directionnelle jusqu'à l'intersection avec la RD 603

relève bien de l'intérêt général et d'une utilité publique.

Afin de parfaire l'utilité publique du projet, je recommande le basculement de l'implantation de la bande cyclable en rive Ouest du projet, afin d'améliorer la sécurisation des itinéraires deux roues vers la zone d'activité de la Ville au Coq.

## 6.2 Nécessité de l'expropriation et respect du droit de propriété

Le PLU de la commune de St Lunaire prévoit sur cet aménagement un emplacement réservé au bénéfice du département, relatif à la seule nouvelle emprise du carrefour de la rabine. Outre cette emprise, les parcelles concernées sont impactées par le déport de la chaussée entre ce carrefour et l'intersection avec la RD 603, et par l'emprise de la bande cyclable. L'emprise du projet est répartie de manière bi-latérale sur le sud du projet, et bascule en rive ouest à l'approche du giratoire, afin d'accompagner le déport futur de ce carrefour.

L'inscription du projet au programme « mobilités 2025 » permet une programmation budgétaire rapide de cet investissement. L'expropriation permet de cadrer dans le temps l'acquisition des emprises nécessaires afin d'aboutir à la mise en œuvre rapide des travaux envisagés.



EP N° E2200097/ 35 - Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique en vue de l'aménagement d'un carrefour et d'un itinéraire cyclable sur la RD 503 à la ville Agan en Saint Lunaire

Interrogé à ce sujet, le CD 35 dit ne pas pouvoir se prononcer pour le moment, la question sera revue lors du bornage et de l'affinement du projet, faisant toutefois remarquer que le projet doit conserver un axe régulier au risque de devenir accidentogène.

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

Au vu de la configuration actuelle des lieux, il conviendra probablement de rappeler aux propriétaires riverains qu'au titre de l'article 671 du Code Civil, les haies plantées à moins de 2 m de la limite de propriété ne doivent pas dépasser 2m de hauteur, et qu'en tout état d cause, même plus basses, elles ne peuvent pas être plantés à moins de 50 cm de la limite de propriété.

Pour ma part, je considère qu'il est nécessaire de conserver aujourd'hui ces parcelles dans le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique afin de ne pas remettre en cause la faisabilité du projet, quitte à ce que, lorsque les bornages seront réalisés et le projet encore affiné, soit trouvée une solution pour éviter d'empiéter sur ces parcelles pour des emprises aussi réduites.



***En conclusion, concernant la nécessité de l'expropriation et le respect du droit de propriété, il m'apparaît que le périmètre du projet soumis à déclaration d'utilité publique afin de permettre l'acquisition des emprises nécessaires à sa réalisation dans les meilleurs délais est justifié.***

### 6.3 Bilan coût/avantage.

a) La mutualisation du projet entre plusieurs collectivités

La commune de Saint Lunaire, lors de sa délibération du 23/10/2019 avait acté d'une participation financière, sur la base d'une pré-estimation pour la sécurisation d'un carrefour entre les routes départementale et les voies communales. Le montant de sa participation financière, sera ajusté au regard de la nouvelle estimation du projet.

Un premier aménagement cyclable a été réalisé pendant l'hiver 2019-2020, consistant en la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale en rive est de la RD 503, entre le centre ville de St Lunaire et le carrefour de la rabine. La réalisation de la poursuite de cet itinéraire protégé le long de la RD 503 vers la RD 603, étant repoussé à l'horizon de la mise en œuvre du réaménagement de la RD 503 par le département d'Ille et Vilaine. En effet, l'intérêt économique de cet aménagement dans le cadre d'un chantier financé

EP N° E2200097/ 35 - Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique en vue de l'aménagement d'un carrefour et d'un itinéraire cyclable sur la RD 503 à la ville Agan en Saint Lunaire

uniquement par Côte d'Emeraude Communauté n'était pas avéré. Sa réalisation dans le cadre d'un aménagement de sécurisation de la RD503 permet d'optimiser l'investissement de chaque collectivité.

Le projet de sécurisation du carrefour de la Rabine au lieu-dit La ville Agan est inscrit dans le programme « Mobilités 2025 » adopté par l'assemblée départementale. De plus, le Département d'Ille-et-Vilaine a accéléré la mise en oeuvre de 25 projets marqués "transition écologique" parmi lesquels figure le présent projet .

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

Je considère qu'effectivement, la réalisation de l'aménagement projeté, qui mixte les attentes des trois collectivités concernées, dans le cadre du projet porté par le CD35, est de nature à optimiser l'investissement de chaque collectivité.

- b) Devenir et attentes de riverains du projet, dont les propriétés ne sont pas incluses dans le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique

Deux propriétés sont dans ce cas de figure. Elles n'ont pas été incluses dans le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique car la réalisation du projet ne nécessite pas d'emprise sur ces parcelles. Il s'agit des parcelles AS 78 , propriété de M. Mme Denis et AS 79 , propriété de M. Mme Breton, qui sont venus à l'une de mes permanence (voir observations référencées DUP10 pour M. Mme Denis, DUP 8 et DUP 18 pour M. Mme Breton)



AS 79 , propriété de M. Mme Breton : sont à la fois inquiets de la proximité de l'aménagement cyclable devant chez eux, et satisfaits du réaménagement du carrefour. Evoquent un décalage du projet vers le nord, sur trottoir opposé (terrain vague) .



Réponse du CD 35 :

- Il est techniquement non réalisable de décaler la voie communale vers le nord
- Le projet intègre la réalisation d'un trottoir borduré permettant de sécuriser les sorties depuis leur entrée charretière. Le département va étudier la possibilité d'avoir un marquage sur le trottoir pour séparer les usages.



EP N° E2200097/ 35 - Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique en vue de l'aménagement d'un carrefour et d'un itinéraire cyclable sur la RD 503 à la ville Agan en Saint Lunaire

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

Leur propriété, construite en limite du domaine public, est aujourd'hui isolée de la chaussée par une bande végétalisée, qu'ils plantent et entretiennent, mais qui appartient au domaine public.

Dans le projet, un trottoir sera réalisé devant leur maison, trottoir large qui accueillera une bande cyclable, grosso modo jusqu'à leur entrée charretière, au terme duquel les vélos se réinjecteront dans la circulation générale. La chaussée sera donc plus éloignée qu'actuellement de leur porte d'entrée.

Il est rappelé que le projet n'a pas pour objectif de permettre ou de favoriser une augmentation des trafics auto ou vélos. La proposition du département, consistant en un marquage au sol, devrait permettre d'éviter que les vélos ne circulent au plus près de leur façade.

AS 78 , propriété de M. Mm Denis : Propriété non concernée par projet acquisition mais sont inquiets des futures conditions d'accès à leur parcelle sur RD 503 (un portillon et un portail pour accès voiture à leur garage) .



Réponse du CD 35 : L'accès à la parcelle sera conservé. Une voie d'accès commune avec la parcelle AS429 sera réalisée pour desservir les deux accès.



➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

Ce projet d'accès apparaît dans les plans du projet exposé dans le dossier d'enquête.

c) Coût financier du projet

Le coût de l'aménagement est estimé à près de 1 014 000€ TTC

Il se décompose comme suit :

- Etudes 85 000€ TTC
- Acquisitions foncières 14 000 € TTC
- Travaux 330 000 (RD) 350 000 (Giratoire) 180 000 (piste cyclable) € TTC
- Déplacements de réseaux 55 000 € TTC

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

Cette estimation fait apparaître des coûts d'acquisition relativement faibles, compte tenu d'une majorité d'emprises à acquérir en usage agricole, sur des terrains inconstructibles, ainsi que sur des parcelles appartenant déjà au département ou à la commune . Le coût de réalisation de l'ensemble des travaux

nécessaires est relativement important, compte tenu du linéaire à aménager. Comme vu précédemment, ces coûts seront partagés entre les 3 collectivités concernées par le projet, ce qui permet d'optimiser l'investissement de chaque collectivité.

d) Coût social, acceptabilité du projet

➤ **Analyse du commissaire enquêteur :**

Les rencontres lors de mes permanences, et la teneur des observations du public montrent une bonne acceptabilité du projet :

- 9 observations sur les 21 enregistrées sont non seulement favorables au projet mais montrent une certaine impatience de voir ces travaux se réaliser,
- 4 ne s'opposent pas au projet mais demandent des ajustements minimes de son emprise,
- 6 ne se prononcent pas
- 2 seulement s'opposent au projet

Et rappelons-le, la finalité première de ce projet est d'améliorer la sécurité des deux roues et des automobilistes sur la RD 503, afin de faire baisser l'accidentologie des lieux, économisant ainsi des vies humaines.

## 7. CONCLUSION GENERALE ET AVIS MOTIVE

***En conclusion générale, le bilan avantages/inconvénients du projet m'apparaît ainsi:***

AVANTAGES	INCONVENIENTS	COMMENTAIRES
un projet cohérent qui répond au contexte de développement des nouveaux modes de déplacements sur ce secteur	le projet se termine sur le rond-point du carrefour de la RD 503 et RD 603 où aucun nouvel aménagement n'est présenté ou envisagé dans le dossier	Des études complémentaires seront nécessaires pour réaliser le prolongement de l'aménagement, en traversée de la RD603 et au Sud de celle-ci qui ne concerne pas le présent projet.
la réalisation de l'aménagement projeté, qui mixte les attentes des trois collectivités concernées, dans le cadre du projet porté par le CD35, est de nature à optimiser l'investissement de chaque collectivité.		
création d'un carrefour giratoire décalé à l'Ouest pour une meilleure perception		

AVANTAGES	INCONVENIENTS	COMMENTAIRES
<p>prolongation de la piste cyclable, déjà réalisée depuis l'agglomération de Saint Lunaire jusqu'au Carrefour de la Rabine, par une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD503 et jusqu'au giratoire de la RD603</p>	<p>insuffisante mise en sécurisation des itinéraires « deux roues » vers la zone d'activité de la ville au Coq</p>	<p>Le positionnement de la bande cyclable en rive Ouest de la RD 503 constituerait une amélioration utile du projet, et renforcerait l'utilité publique du projet.</p> <p>Il n'y a pas matière à rejeter globalement le projet pour ce motif puisque le porteur du projet évoque lui-même cette hypothèse dans sa note de présentation :</p> <p>le projet peut être modifié pour intégrer la bande cyclable en rive Ouest sans impacter l'emprise foncière du projet ni le contenu de l'enquête parcellaire</p> <p>tous les décideurs (CD35, CCCE) sont favorables à cette évolution du projet. Aussi J'en ferai donc l'objet d'une recommandation dans mon avis final.</p>
<p>amélioration de la sécurité des échanges, que ce soit pour les usagers de l'infrastructure routière, ou pour ceux pratiquant les mobilités actives.</p>		
<p>la réalisation d'un giratoire a la place d'un carrefour en croix présente des aspects positifs suivants :</p> <p>Impact d'un rond point plus important sur la réduction de la vitesse sur la RD 503</p> <p>Meilleure prise en charge des vélos dans tous les itinéraires possible</p>		
<p>Le franchissement du giratoire pour les mobilités actives prévoit des cheminements en site propre, en dehors de de l'espace annulaire circulé par les véhicules motorisés. La continuité est assurée vers la piste cyclable existante au Nord.</p>		

AVANTAGES	INCONVENIENTS	COMMENTAIRES
<p>le projet reste de faible ampleur, avec une surface imperméabilisée estimée à 2 365 m<sup>2</sup>, et une superficie désimperméabilisée de 1 085 m<sup>2</sup>,</p> <p>il est en majeure partie réalisé sur chaussée existante,</p> <p>le site d'implantation ne présente pas de sensibilité particulière,</p> <p>donc le projet n'est pas susceptible d'avoir d'incidences notables sur l'environnement.</p>	<p>Le projet se situe (en rive Est) majoritairement dans les espaces naturels (Zone NP). Des haies à protéger sont impactées par le projet. Toute suppression de haies devra être compensée</p>	<p>Le Département s'engage à compenser. La compensation sera réalisée en bordure Est du projet suivant le principe sur la figure ci-dessous en pointillé sur 2 fois 15m environ, tout en prenant en considération les entrées de champ et les visibilité associées, ainsi que les distances de sécurité vis-à-vis de la route dans lesquelles aucun obstacle ne doit être mis. (4 à 7m).</p>
	<p>l'article 1.2 du règlement de la zone NP autorise les chemins cyclables à condition qu'ils ne soient ni cimentés ni bitumés.</p>	<p>Les voiries et bandes cyclables ne relèvent pas de ces dispositions, et doivent notamment, quant à elles, respecter d'autres règlements tels que le règlement de la voirie départementale, ou encore le référentiel départemental pour les aménagements cyclables.</p> <p>Ni incohérence ni incompatibilité du projet vis-à-vis du PLU.</p>
<p>L'expropriation permet de cadrer dans le temps l'acquisition des emprises nécessaires afin d'aboutir à la mise en œuvre rapide des travaux envisagés</p>		<p>Outre l'emprise de l'emplacement réservé, les parcelles concernées sont impactées par le déport de la chaussée entre ce carrefour et l'intersection avec la RD 603, et par l'emprise de la bande cyclable.</p> <p>L'inscription du projet au programme « mobilités 2025 » permet une programmation budgétaire rapide de cet investissement.</p>
<p>la totalité des parcelles propriété de la commune de St Lunaire situées en rive du projet, tout comme les parcelles appartenant au domaine privé du département sont intégrées au projet</p>		

AVANTAGES	INCONVENIENTS	COMMENTAIRES
	<p>propriétaires en rive ouest du projet au niveau de la ville au Coq : parcelles impactées sur quelques dizaine de centimètres, et pour une dizaine de m<sup>2</sup>, emprises dans laquelle se situe leur clôtures et leur haie. Ces quelques centimètres d'emprise risquent de remettre en cause leur haies en limite de propriété alors qu'elles sont déjà anciennes et bien développées, et qu'elles assurent donc une isolation visuelle et phonique vis-à-vis de la RD.</p> <p>le CD 35 dit ne pas pouvoir se prononcer pour le moment, la question sera revue lors du bornage et de l'affinement du projet, faisant toutefois remarquer que le projet doit conserver un axe régulier au risque de devenir accidentogène.</p>	<p>je considère qu'il est nécessaire de conserver aujourd'hui ces parcelles dans le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique afin de ne pas remettre en cause la faisabilité du projet, quitte à ce que, lorsque les bornages seront réalisés et le projet encore affiné, trouver une solution pour éviter d'empiéter sur ces parcelles pour des emprises aussi réduites.</p>
<p>Aucune des observations du public ne remet en cause le réaménagement nécessaire du carrefour et son déport, ni le principe de créer une bande cyclable en site propre le long de la RD 503</p>		
<p>Bien que non incluses dans le périmètre de DUP, deux propriétés riveraines voient leurs conditions d'accès garanties</p>	<p>M. Mme Breton sont inquiets de la proximité de l'aménagement cyclable devant chez eux,</p>	<p>La chaussée sera plus éloignée qu'actuellement de leur porte d'entrée. La proposition du département, consistant en un marquage au sol sur le trottoir projeté, devrait permettre d'éviter que les vélos ne circulent au plus près de leur façade.</p>

AVANTAGES	INCONVENIENTS	COMMENTAIRES
des couts d'acquisition relativement faibles, compte tenu d'une majorité d'emprises à acquérir en usage agricole, sur des terrains inconstructibles, ainsi que sur des parcelles appartenant déjà au département ou à la commune		
la finalité première de ce projet est d'améliorer la sécurité des deux roues et des automobilistes sur la RD 503, afin de faire baisser l'accidentologie des lieux, économisant ainsi des vies humaines.		
Les rencontres lors de mes permanences, et la teneur des observations du public montrent une bonne acceptabilité du projet		

***Compte-tenu de tout ce qui précède, compte-tenu des observations présentées par le public, des réponses apportées le CD 35, de mes analyses thématiques, de mes conclusions suivies de l'analyse bilancielle des avantages et inconvénients du projet,***

***je considère que le projet d'aménagement du carrefour de la Rabine et d'un itinéraire cyclable sur la RD 503 à la ville Agan en Saint Lunaire :***

- ***présente un bilan avantages-coûts qui penche en faveur de l'opération,***
- ***présente un caractère d'intérêt général,***
- ***nécessite de recourir à des expropriations pour atteindre les objectifs de l'opération.***

***En conséquence, j'émet un avis favorable pour le projet de déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du carrefour de la Rabine et d'un itinéraire cyclable sur la RD 503 à la ville Agan en Saint Lunaire.***

**Cet avis est assorti de la recommandation suivante : le positionnement de la bande cyclable en rive Ouest de la RD 503, au lieu de son positionnement actuellement projeté en rive Est, constituerait une amélioration utile du projet, et renforcerait l'utilité publique du projet, au regard de la sécurisation des itinéraires vers la zone d'activité de la ville au coq.**

Fait à Plévenon, le 21 novembre 2022

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Blanchard', with a horizontal line underneath the name.

Catherine BLANCHARD

Commissaire enquêteur