



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BRETAGNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction interdépartementale  
des routes Ouest**

Rennes, le 05 juillet 2023

Service Entretien et Modernisation du réseau  
Pôle Modernisation des Itinéraires

**Vos réf. :**  
**Affaire suivie par :** Philippe Le Men

**Madame Joanna LECLERCQ**  
**Commissaire-enquêtrice**

**Courriel :** [philippe.le-men@developpement-durable.gouv.fr](mailto:philippe.le-men@developpement-durable.gouv.fr)

**Objet :** Mémoire en réponse aux remarques du public et questions de la commissaire-enquêtrice formulées dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagement de l'échangeur de Saint Antoine (RN24 et RN166) situé à Ploërmel (56)

Suite à la clôture de l'enquête publique visée en objet, vous nous avez adressé le procès-verbal en date du 19 juin 2023 relatif au déroulement de l'enquête publique, avec les remarques du public et les questions de la commissaire-enquêtrice.

Vous trouverez ci-après les réponses apportées aux remarques émises dans l'ordre de citation du résumé et aux questions posées.

**1) Première remarque portant sur la sécurité et l'aménagement entre les axes :**

- sur la RN166, une glissière en béton de type DBA sera construite en terre-plein central pour séparer les sens de circulation, jusqu'à la bretelle de sortie Vannes-Rennes ; ensuite en direction de Ploërmel, les voies seront séparées par une ligne continue jusqu'à l'entrée de ville.

**2) Trois remarques portant sur le trafic au-delà de la zone d'étude et les projections de circulation à l'horizon 2044 :**

- Comme indiqué dans l'étude d'impact, le projet va induire des reports de trafics sur le réseau secondaire du fait de la fermeture du tourne gauche pour s'insérer sur la RN24 en direction de Rennes depuis Ploërmel. Toutefois, ces reports portent sur des niveaux de trafics modérés, dont les comptages permettent de donner une bonne approximation de l'ordre de

900 véh./jour à l'horizon 2044 sur le barreau neuf au vu des comptages récents (2019) et en prenant une hypothèse de croissance de trafic majorante de 2,2% par an, englobant l'augmentation liée au trafic local et d'échanges liés aux projets d'urbanisation ;

- De plus, il est à noter que la signalisation en place sur Ploërmel dirige déjà le flux de véhicules à destination de Rennes vers les rues de Ronsouze, Saint Denis, Pompidou et les boulevards R. Marcellin et Y. Carof, . Aucune signalétique n'identifie l'accès à la RN 24 en direction de Rennes, ni depuis le centre-ville de Ploërmel ni le long de l'avenue Delattre de Tassigny. Seul un panneau directionnel indiquant Rennes est présent au niveau du tourne à gauche sur la RN166 à l'échangeur St Antoine.

- Les hypothèses de trafic aux horizons 2024 (mise en service prévue de l'aménagement) et 2044 (mise en service + 20 ans) se sont appuyées sur les Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA) de 2019 des stations permanentes de comptages automatiques sur la RN166 et la RN24 et des comptages ponctuels du 18/07 au 16/08/2016 réalisés sur l'échangeur de Saint Antoine pour estimer la répartition des flux sur toutes les sections de trafics.

### **3) Une remarque sur l'opposition à la création du barreau urbain au vu de l'urbanisation d'une zone naturelle, de la problématique des eaux pluviales, et de la production de nuisances sonores, polluantes et visuelles :**

- L'emprise du projet de barreau se situe en zone 2AUI au plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Ploërmel ; cette zone est appelée à être urbanisée à échéance du PLU (2030) et est destinée à accueillir des équipements publics ou d'intérêts collectifs. Ce projet d'urbanisation du secteur du Réhel est porté par la municipalité de Ploërmel. Il n'est pas sur la même temporalité que le projet de réaménagement de l'échangeur Saint-Antoine. La municipalité fera une actualisation de l'étude d'impact quand le projet d'urbanisation sera défini avec plus de précision.

- les eaux de ruissellement du barreau sont récupérées et dirigées vers un bassin routier qui sera construit au sud du projet, et ne modifient en rien la situation actuelle de la rue René Cassin ;

- une modélisation acoustique a été réalisée sur la base de mesures de l'état initial et de la projection de trafic. Cette analyse a démontré que le bruit généré par le trafic est inférieur à 45 dBA en période diurne et nocturne et ne nécessite donc pas de protection particulière.

### **4) Contre-propositions du public :**

- **Conserver le tourne à gauche vers Rennes :** le tourne à gauche est dangereux et accidentogène, et le barreau est créé pour pouvoir le supprimer et permettre un itinéraire de substitution plus sécurisé ;

- **Liaison directe à partir de la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny :** cette option n'est pas envisageable au vu de la réserve foncière classée en zone UI au PLU destinée à un équipement public, et de l'obligation de traverser une zone humide (classée en Nzh au PLU) pour rejoindre la rue de Redon ;

- **La bretelle Lorient-Vannes étudiée :** Cette possibilité a été étudiée dans le cadre d'études précédentes mais n'a pas été retenue par la maîtrise d'ouvrage compte tenu de son coût trop important par rapport au bénéfice retiré.

### **5) 1ère question de la commissaire-enquêtrice**

- Le type de carrefour du barreau avec la rue René Cassin a été modifié en cours d'études :

\* au stade de l'élaboration de l'étude d'impact, le carrefour retenu était de type giratoire, comme le carrefour avec la rue de Redon ;

\* au stade du dossier de projet, le carrefour a été simplifié et est de type en T avec un stop au débouché du barreau sur la rue René Cassin ;

Cette solution est adaptée pour le trafic de la rue René Cassin et implique une réduction de l'emprise du carrefour, et a été validée par la Commune de Ploërmel. Un extrait du plan parcellaire du projet de carrefour du barreau au débouché avec la rue René Cassin est en pièce-jointe.

### **6) 2ème question de la commissaire-enquêtrice**

- La limitation de vitesse envisagée : le barreau étant situé dans la partie agglomérée de Ploërmel, la vitesse y sera limitée à 50km/h;

- Il n'est pas prévu, dans le cadre de la réalisation du barreau, de traitement paysager au droit des habitations existantes. En effet, la ville de Ploërmel a déjà réalisé il y a quelques années, un linéaire de plantations au sud des propriétés des 11 et 15 rue René Cassin. Par contre, la commune pourra être amenée à réaliser un aménagement paysager supplémentaire entre le barreau et ces mêmes propriétés lorsque que le barreau sera rétrocedé à la ville ou au moment de l'aménagement du secteur de Réhel, si nécessaire.

### **7) 3ème question de la commissaire-enquêtrice**

- Les prévisions de trafic, telles que décrites au paragraphe 2 ci-dessus, tiennent compte des projets d'aménagement connus comme, par exemple, le lycée public, mais ne peuvent pas prendre en compte le projet d'urbanisation de la zone 2AUI du Réhel en l'absence de scénario d'urbanisation connu, comme indiqué dans l'étude d'impact.

Restant à votre disposition pour toutes précisions complémentaires, je vous prie de croire, Madame, en l'assurance de ma considération distinguée.

P/ le directeur interdépartemental des routes ouest  
Le chef du service entretien et modernisation du réseau