

**Annexe 11 : Avis des institutionnels reçus**



Saint-Brieuc, le

17 AVR. 2015

REÇU LE  
24 AVR. 2015  
DREAL/IST

Monsieur le Préfet de la Région  
Bretagne  
DREAL  
IST/DMOI  
L'Armorique  
10 Rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 RENNES CEDEX

références 2015 / 3624  
service Infrastructures  
poste 02 96 62 61 88

Monsieur le Préfet,

Suite aux différents comités de suivi organisés par les services de la DREAL concernant l'aménagement de la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Merdrignac, vous m'avez adressé pour avis le dossier de concertation.

Les services de la Direction des Infrastructures et des Déplacements ainsi que la Maison du Département de Loudéac ont participé aux comités de suivi et à la dernière présentation publique de concertation le 3 février dernier.

Lors du dernier comité de suivi, j'ai noté la position des collectivités locales et de la Chambre d'Agriculture favorables à la variante C à l'Ouest et à la variante 3 à l'Est.

Au vu du dossier que vous m'avez adressé, j'ai noté l'impact relativement faible sur le réseau des Routes Départementales :

- pour la section Ouest, le dossier présente trois variantes mais aucune d'elles n'intercepte une voirie départementale.

- pour la section Est, le dossier présente quatre variantes numérotées de 1 à 4 (complétées de deux sous variantes) dont les commentaires suivants peuvent être formulés :

1. les variantes 1 et 4 proposent un aménagement complet de la RN164 en tracé neuf : l'itinéraire de substitution proposé réutilise en conséquence l'actuelle RN164 ; si les caractéristiques de cette voirie sont satisfaisantes, ils conviendra cependant d'assurer une remise en état de la couche de roulement avant déclassement,
2. les variantes 2 et 3 reprennent pour partie la plate forme de l'actuelle RN 164 : sur ces variantes, il convient d'être vigilant sur la qualité de l'itinéraire de substitution. En particulier, le projet actuel propose la réutilisation pour cet itinéraire par des voies communales avec une géométrie sinueuse et un allongement de parcours important. En conséquence, je souhaite attirer votre attention sur ce point particulier qui, s'il devait rester en l'état permettrait difficilement d'envisager un classement dans la voirie départementale.

Conseil  
Général



Enfin, j'attire votre attention sur la nécessité d'un réaménagement de qualité pour la partie de voie verte qui pourrait faire l'objet d'une tracé neuf.

Concernant le choix définitif parmi les variantes, il me paraît important que la prochaine réunion du comité de suivi puisse faire le bilan de la concertation publique menée au premier trimestre 2015.

Enfin, j'ai noté lors des réunions préparatoires au CPER 2015-2020, votre souhait d'inscrire avec la Région Bretagne cet aménagement en travaux.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération très distinguée.

**Alain CADEC**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by a long horizontal stroke that extends to the right and then curves slightly downwards.



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

REÇU LE  
30 MARS 2015  
DREALIS

**DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DE L'AMENAGEMENT DU LOGEMENT  
DE BRETAGNE**

Service infrastructures sécurité Transports  
A l'attention de M. MOITEAUX Paul  
Préfecture de Bretagne  
3, avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 09

Chantepie, le 27 mars 2015.

**OBJET : recueil d'avis sur le projet d'aménagement à 2X2 voies  
de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac**

Monsieur,

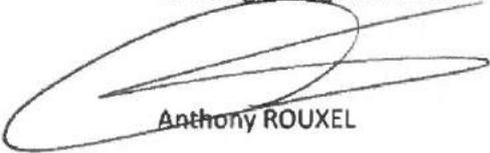
Le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN 164 sur le secteur de Merdrignac a retenu toute notre attention.

Cet aménagement doit s'inscrire dans une démarche sécuritaire pour les usagers et les professionnels du transport, tout en respectant l'environnement.

Afin de vous apporter une réponse plus circonstanciée, nous consultons la commission technique de la FNTR et reviendrons vers vous courant avril après étude de ce dossier.

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Le Délégué Régional de la FNTR BRETAGNE



Anthony ROUXEL



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE TREMOREL**

L'an deux mille quinze, le vingt-cinq mars, à dix-neuf heures trente minutes, le Conseil Municipal de la Commune de TREMOREL, légalement convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la Présidence de Monsieur Michel ROUVRAIS, Maire ;

**Présents :** M. ROUVRAIS Michel, Maire, M. PERTUISEL Yves, Mme FOUSTEL BERTHELOT Stéphanie, M. TROTEL Stéphane, M. DUBÉ Daniel, M PLARD Bruno, M. GENEVÉE Michaël, Mme JUMEL Céline, Mme ORINEL Marie-Madeleine, Mme QUÉRÉ Sandrine, M. JUMEL Gaëtan formant la majorité des membres en exercice ;

**Absents :** Mme CHERIAUX GOUBIN Marie-Thérèse, absente excusée, a donné procuration à Mme QUÉRÉ Sandrine – M. RAFFRAY Jean-Michel, absent excusé, a donné procuration à M. TROTEL Stéphane – Mmes PERTUISEL Marie-Paule, Mme BOUZON Emmanuelle, absentes excusées

Nombre de conseillers en exercice :	15
Présents :	11
Votants :	13

M. GENEVÉE Michaël a été élu secrétaire;

**Date des convocations :** le 18 mars 2015

**Objet : Projet d'aménagement de la RN 164 – dossier de concertation - avis du conseil municipal**

Monsieur le Maire rappelle que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac.

Une concertation publique sur ce projet s'est tenue du 26 janvier au 20 février conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période chacun a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

A ce titre, M. le préfet de Région a transmis à M. le Maire de Trémorrel le dossier de concertation accompagné des plans des différentes variantes sur la base duquel il doit donner son avis.

M. le Maire dépose sur le Bureau de l'Assemblée le dossier relatif à ce projet.

Entendu l'exposé de Monsieur le Maire et après en avoir délibéré, par 10 voix Pour et une abstention (M. PLARD), le Conseil Municipal,

- **CONSIDERANT** que la variante n°4 consomme le moins de terres agricoles
- **SOUHAITE** que soit retenue la variante n°4.
- **SOUHAITE** que le tracé passe plus au nord dans la forêt de la Hardouinais et évite également par le nord le village de la Gautraie.
- **DEMANDE** à ce que les voies communales ne servent pas de voies de substitution

Pour expédition conforme  
M. Michel ROUVRAIS, Maire,

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Sous Préfecture de Dinan le : 1. AVR. 2015 ..... Et de la publication le : 1. AVR. 2015  
A Trémorrel le : 1. AVR. 2015  
Le Maire,






Le vice-président du Conseil régional de Bretagne  
Besprezidant Kuzul-rannvro Breizh

Monsieur Patrick STROZDA  
Préfet de la région Bretagne  
3 avenue de la préfecture  
35026 RENNES Cedex 9

Direction des transports terrestres et des mobilités  
Service accessibilité et gares  
Personne chargée du dossier : *Evan LETENDRE*  
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire  
et routière  
Tél. : 02 99 27 14 19  
Courriel : [evan.letendre@region-bretagne.fr](mailto:evan.letendre@region-bretagne.fr)

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances

N° : 86571/DITMO/SAG/EL

Rennes, le **24 MARS 2015**

Objet : Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Merdrignac

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 29 janvier 2015, vous sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Merdrignac qui a été soumis à la concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015.

Le dossier de concertation afférent, annexé à votre courrier, a permis à la Région d'analyser les différentes variantes proposées sur chacune des sections Ouest et Est, et ainsi de mesurer l'impact de celles-ci sur le territoire traversé.

Sur le secteur Ouest, trois variantes (A, B et C) et une sous-variante (C bis) ont été analysées et comparées dans le dossier de concertation. Au regard des éléments fournis, la variante C semble présenter le meilleur compromis et mieux respecter l'ensemble des milieux humain, agricole et environnemental. Le coût de cette variante est évalué à 25M€ (identique à la variante C bis) contre 22M€ pour les variantes A et B.

Concernant le secteur Est, quatre variantes (1, 2, 3 et 4) et deux sous-variantes (1 bis et 4 bis) ont également été analysées et comparées dans le dossier de concertation. La sous-variante 1bis semble trop contraignante, notamment vis à vis du milieu agricole (coupe une exploitation en deux) et la variante 2, qui prévoit l'élargissement sur place de la RN164, est très défavorable pour le milieu humain : une habitation à acquérir et un nombre très élevé d'habitations situées dans la bande de 100 m du tracé (36) et d'habitations soumises à une ambiance sonore supérieure à 60 décibels. Au regard de l'analyse multicritère, aucune des trois autres variantes (1, 3 et 4) ni la sous variante 4bis ne sort véritablement du lot. En effet, à l'instar de la variante 1bis, la variante 1 est la



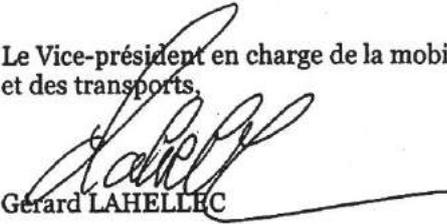
**CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE**  
283, avenue du Général Patton  
CS 21101 - 35711 RENNES CEDEX 7  
Tél. : 02 99 27 10 10 - Fax : 02 99 27 11 11  
[www.bretagne.fr](http://www.bretagne.fr)

**KUZUL RANNVRO BREIZH**  
283, bali ar Jeneral Patton  
CS 21101 - 35711 ROAZHON CEDEX 7  
Pgz : 02 99 27 10 10 - Plr : 02 99 27 11 11  
[www.rannvro-breizh.fr](http://www.rannvro-breizh.fr)

plus pénalisante pour le monde agricole. La variante 3, qui est pourtant la seule variante à ne pas avoir de critère jugé « très défavorable », rencontre des problématiques d'itinéraire de substitution étant donné que la majeure partie de son linéaire est en élargissement de la RN164 actuelle. Les variantes 4 et 4 bis sont relativement défavorables pour l'environnement, avec un impact accentué pour la variante 4 bis sur l'habitat (2 habitations à acquérir). Il nous semble ainsi délicat de se baser uniquement sur les éléments fournis dans le dossier de concertation pour émettre un choix de variante sur la section Est. L'ensemble des avis que vous allez recevoir dans le cadre de la présente concertation sera prépondérant et, je l'espère, permettra de s'orienter vers la variante la plus consensuelle qui nécessitera probablement des adaptations. Par ailleurs, je relève la difficulté d'intégrer harmonieusement les tracés au droit des habitations du lieu-dit « Les Gautrais » et suis persuadé que vos services trouveront une solution qui permettra à la fois de desservir convenablement ce lieu-dit mais également de préserver, de manière relative, la quiétude de ce secteur.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Le Vice-président en charge de la mobilité  
et des transports.

  
Gérard LAHELLEC

Copie à : M. Poivre (DREAL)

Envoyé en préfecture le 03/03/2015
Reçu en préfecture le 03/03/2015
Affiché le
ID : 022_212201222_20150225_NM25022015DEL10 DE

**EXTRAIT**  
**DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL MUNICIPAL**

Nombre de délégués :  
en exercice : 15  
présents : 11  
votants : 11

L'an deux mille quinze  
le : vingt-cinq février  
le Conseil Municipal de la Commune de **LAURENAN**  
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,  
à la Mairie, sous la présidence de Madame Valérie POILÂNE-TABART,  
Maire.

**REÇU LE**  
**- 4 MARS 2015**  
**DREAL/IST**

Date de convocation : 17/02/2015

**OBJET :**

**RN 164 : AMENAGEMENT PRESENTS** : POILÂNE-TABART Valérie, Maire, ROUILLE Bernard,  
Secteur de MERDRIGNAC POILVERT Jean-Jacques, Adjoint POISSON Karine, CAILLIBOTTE  
Rémy, GREGOIRE Emmanuelle, PINARD Yvon, STIGNANI Isabelle,  
BOULHO Antony, DE CELLES Christophe, MALARD Nadège.

**N° 2015-25/02-n° 10**

**ABSENTS** : GODIN Eric (excusé), LELIEVRE Eric (excusé), OLLIVIER  
Jacqueline (excusée), MILLOT Gérard (excusé).

Monsieur Bernard ROUILLE évoque ensuite le projet soumis à la concertation qui prévoit d'aménager la RN 164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de MERDRIGNAC : d'une longueur de 4 km, la section Ouest est comprise entre la Croix de l'Étaloir, à l'Ouest, et la déviation de MERDRIGNAC, à l'Est ; tandis que la section Est relie, sur 5 km, la déviation de MERDRIGNAC, à l'ouest, à celle de TREMOREL, à l'est.

La concertation s'est déroulée du 26 janvier 2015 au 20 février 2015. Ce temps d'information a permis de découvrir le détail des différentes options du projet et de mesurer les enjeux de cette opération d'aménagement du territoire.

Monsieur Jean-Jacques POILVERT informe le Conseil Municipal qu'une délégation d'agriculteurs s'est rendue aux permanences de la DREAL pour exprimer leurs inquiétudes concernant les aménagements prévus sur la section Ouest comprise entre la Croix de l'Étaloir et la déviation de MERDRIGNAC. Ainsi, la desserte de la Croix de l'Étaloir est évoquée et notamment l'accès au garage. Il est précisé que le rapport indique qu'un échangeur au niveau de la Croix de l'Étaloir n'est pas justifié.

La grosse problématique repose sur la circulation des engins agricoles pour les agriculteurs du secteur. Les élus craignent que le trafic routier s'amplifie dans le Bourg de Laurenan au détriment de la voirie communale.

Envoyé en préfecture le 03/03/2015  
Reçu en préfecture le 03/03/2015  
Affiché le  
ID : 023-212201222-20150225-NM25022015DEL 10 DE

Après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, le  
Conseil Municipal

- DEMANDE la création d'un échangeur à « La Croix de l'Étaloir » pour préserver d'une part l'activité du garage existant et d'autre part pour permettre la circulation des engins agricoles, conséquents et éviter à tout prix le passage de camions et d'engins agricoles dans le Bourg de Laurenan dont le futur aménagement ne pourra supporter une telle circulation.

Certifié exécutoire  
Reçu en Sous-Préfecture  
le :  
Publié ou Notifié  
le :

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus  
Pour copie conforme,

Le Maire,  
Valérie POUYANE-TABART



**Sujet:** Tr: Tr: RE :Re: RE :RN164 Plémet  
**De :** "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>  
**Date :** 04/03/2015 09:28  
**Pour :** "DELYS Alberte (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <Alberte.DELYS@developpement-durable.gouv.fr>  
**Copie à :** LECOURSONNAIS Denis - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT <Denis.Lecoursonnais@developpement-durable.gouv.fr>

Ci-dessous le mail d'envoi de la délibération que je t'ai donnée à enregistrer ce matin.

REÇU LE  
- 4 MARS 2015  
DREAL/IST

----- Message original -----

**Sujet:**Tr: RE :Re: RE :RN164 Plémet  
**Date :**Wed, 04 Mar 2015 08:12:08 +0100  
**De :**"SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>

**Organisation :**DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

**Pour :**GOMI Patrick - DREAL Bretagne/IST/MOAI <patrick.gomi@developpement-durable.gouv.fr>, "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>, "NEVEU Jean-Claude (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <JeanClaude.Neveu@developpement-durable.gouv.fr>, "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>

DCM Laurenan approuvant le bilan de la concertation pour Plémet

DCM Laurenan sur la concertation pour Merdrignac

Gilles SIMON  
DREAL Bretagne/IST/DMOI  
tel 02 99 33 44 86  
fax 02 99 54 85 23

----- Message original -----

**Sujet:** RE :Re: RE :RN164 Plémet  
**Date :** Tue, 3 Mar 2015 17:41:33 +0100 (CET)  
**De :** > . COMMUNE DE LAURENAN (par Internet) <mairie.laurenan@wanadoo.fr>  
**Répondre à :** . COMMUNE DE LAURENAN <mairie.laurenan@wanadoo.fr>  
**Pour :** SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT <Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>

Bonsoir,

Vous trouverez en pièce jointe la délibération du 25 février 2015, visée du 03/03/2015, portant sur le bilan de concertation pour la RN 164 sur le secteur de PLEMET.

Je vous joins également une délibération de la même séance portant sur l'aménagement de la RN 164 sur le secteur de MERDRIGNAC.

Vous souhaitant bonne réception de ces 2 documents.

Cordialement

Nathalie Massé  
Secrétaire de Mairie de Laurenan

----- message d'origine -----

\*De :\* "SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"  
<Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>  
\*date \*mar. 03/03/2015 08:33 (GMT +01:00)  
\*À : \*". COMMUNE DE LAURENAN" <mairie.laurenan@wanadoo.fr>  
\*Objet :\* Re: RE :RN164 Plémet

merci pour l'info

Gilles SIMON  
DREAL Bretagne/IST/DMOI  
tel 02 99 33 44 86  
fax 02 99 54 85 23

Le 02/03/2015 17:06, > . COMMUNE DE LAURENAN (par Internet) a écrit :  
> Bonsoir  
>  
> Elle est en cours d'envoi au service légalité. Dès que j'ai le  
visa de  
> la Sous-Préfecture, je vous l'a transmets. Cette délibération  
date du 25  
> février 2015.  
>  
> Cordialement  
>  
> Nathalie Massé  
> Secrétaire de Mairie de Laurenan  
>  
> ----- message d'origine -----  
> \*De :\* "SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure  
> routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"  
> <Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>  
> \*date \*lun. 02/03/2015 17:01 (GMT +01:00)  
> \*À : \*"mairie.laurenan@wanadoo.fr" <mairie.laurenan@wanadoo.fr>  
> \*Objet :\* RN164 Plémet  
>  
> bonjour  
> Merci de m'envoyer l'avis du conseil municipal sur le bilan de la  
> concertation  
>  
> URGENT  
>  
> Cordialement  
> --  
> Gilles SIMON



DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
<b>CONTRIBUTION INTERNE</b>	Division Biodiversité, Géologie et Paysages - 208
	Garance n° 2014: 003388

**Affaire suivie par :**

Françoise Le Page. Tel : 02 99 33 44 48  
 Luc Morvan. Tel : 02 99 33 44 39  
 Fax : 02 99 33 44 29  
 Réf : SPN/BGP n°

**Destinataire de l'avis : service IST**

**Département :** Côtes d'Armor  
**Communes :** Gomené, Merdrignac, Trémoriel  
**Demandeur :** État (DREAL)  
**Nature du projet :** Mise à 2x2 voies de la RN164  
**Contexte réglementaire :** Espèces protégées, paysages.

REÇU LE  
**15 AVR. 2015**  
 DREAL/IST

**Objet :**

Recueil d'avis sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac. Le projet consiste à aménager en 2X2 voies deux secteurs, l'un situé à l'ouest de la déviation de Merdrignac, l'autre à l'est de cette déviation.

**Biodiversité :****Espèces protégées :****Le diagnostic et les enjeux écologiques :**

Le diagnostic écologique du secteur d'étude semble complet. L'aire d'étude s'inscrit dans une zone rurale qui comprend, d'une part, un territoire agricole où alternent terres cultivées, bosquets isolés et nombreux massifs boisés d'importance variée et, d'autre part, des habitations et des zones d'activités le long de la RN164.

Les enjeux du patrimoine naturel sont les suivants :

- La forêt de la Hardouinais, un des plus grands massifs forestiers de Bretagne, inscrite en ZNIEFF de type 2 et réservoir de biodiversité ;
- Les cours d'eau et les vallées associées, constituant des milieux d'espèces comme le Crossope aquatique et le Campagnol amphibie ;
- Le bocage, Le réseau bocager y est relictuel et assez déstructuré, à l'exception des secteurs associés aux vallées. Les haies sont importantes, notamment les chauves-souris entre les gîtes ;
- Les mares et points d'eau, lieux de reproduction pour les amphibiens.

**L'étude des variantes :**

- La section Ouest de Merdrignac, comprend 3 variantes :

- Variante A : située au sud de la RN164 actuelle, c'est la variante la plus impactante sur le milieu naturel. Elle entraîne la destruction de 6 000 m<sup>2</sup> de zones humides au lieu-dit Kernué, de 2,4 ha de bois et de 1 300 m de haies. Cette variante crée des coupures dans les espaces boisés. Elle impacte le Triton marbré et ses habitats ;



DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
<b>CONTRIBUTION INTERNE</b>	Division Biodiversité, Géologie et Paysages
	Garance n° 2014-

- Variante B : « aménagement sur place » (ASP). Cette variante est la moins pénalisante pour le milieu naturel : déboisements limités, impact très modéré sur une zone humide de 900 m<sup>2</sup>. Cependant, 3 200m de haies sont arasés ;
- Variante C : ce tracé, au nord de la RN164 actuelle, est intermédiaire au plan des impacts. Il crée une nouvelle coupure dans un secteur agricole, détruit 2 800 m de haies et 2,1 ha de boisements. Une sous-variante C bis détruit un linéaire de haies moins long (2 000 m)

- La section Est, comprend 4 variantes :

- Variante 1 : située au sud de la RN164 actuelle, elle évite la forêt de La Hardouinais. Elle détruit 1 400 m de haies dont certaines comportent des arbres creux, 1,5 ha de bois et 6 300 m<sup>2</sup> de zones humides. La sous-variante 1bis a un impact moindre sur les zones humides mais crée une nouvelle coupure sur le ruisseau du Pont Herva ;
- Variante 2 : c'est l'aménagement sur place. Elle accentue la coupure en forêt de La Hardouinais. Elle détruit 6 ha de bois et 1 000 m de haies. Ce tracé a un impact limité sur les zones humides mais un impact important sur les boisements et la circulation des espèces ;
- Variante 3 : ce tracé a le même impact que la variante 2 sur le milieu forestier. Le tracé passe à proximité d'étangs fréquentés par la Cordulie à corps fin, libellule protégée ;
- Variante 4 : ce tracé crée une nouvelle coupure dans la forêt de La Hardouinais et détruit 7,4 ha de boisements. Une sous-variante 4bis atténue les incidences sur la forêt (4,1ha de bois détruits).

Au vu de l'examen des impacts, les variantes les moins pénalisantes sur le patrimoine naturel sont :

- Pour le scieur Ouest : la variante « aménagement sur place », à défaut, la variante C.
- Pour le secteur Est : la variante 2, « aménagement sur place ».

### Sites et paysages :

Aucune des variantes proposées ne semble réellement acceptable dans le paysage.

Concernant la section ouest, la variante B (aménagement sur place) est présentée comme celle ayant le moins d'impact sur le paysage, ce qui semble être le cas vu l'itinéraire des autres variantes présentées très consommatrices notamment d'espaces naturels et agricoles.

Pour le secteur est, c'est la variante 2 qui semble la plus acceptable même si l'itinéraire empiète sur la forêt de la Hardouinais. D'un point de vue paysager, il ne s'agit pas en effet de la création d'une ouverture sur l'espace forestier mais d'un élargissement d'une voie déjà présente dans le massif.



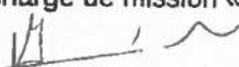
DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
<b>CONTRIBUTION INTERNE</b>	Division Biodiversité, Géologie et Paysages
	Garance n° 2014-

### Conclusion :

Les variantes les moins impactantes sur le patrimoine naturel et le paysage sont :

- Pour le secteur Ouest : la variante B, « aménagement sur place » ou, à défaut, la variante C ;
- Pour le secteur Est : la variante 2 « aménagement sur place ». Cette variante nécessitera la réalisation d'ouvrages de transparence adaptés pour la faune et la mise en place de mesures de compensation à la destruction d'habitats forestiers. Dans les cas où les variantes 4 ou 4bis étaient retenues, une restauration de l'espace forestier sur l'itinéraire actuel de la RN 164 en forêt de La Hardouinais constituerait une mesure de compensation nécessaire sur les plans écologique et paysager.

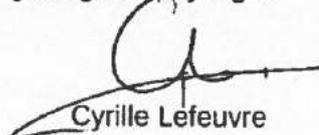
Le chargé de mission « Espèces, biodiversité »

  
Luc Morvan

L'inspectrice des sites

  
Françoise Le Page

Visé le 10 avril 2015,  
par le chef de la division  
Biodiversité, géologie et paysages

  
Cyrille Lefeuvre

2

ARRONDISSEMENT : DINAN

CANTON : MERDRIGNAC

COMMUNE de GOMENE

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

### DU CONSEIL MUNICIPAL

DATE CONVOCATION : 23/03/2015

L'an deux mille quinze le 3 avril à 20 H 30, le CONSEIL MUNICIPAL, légalement convoqué, s'est assemblé à la Mairie, sous la présidence de M. LEVEAU M. – MAIRE –.

NOMBRE de CONSEILLERS :

EN EXERCICE : 15

PRESENTS : 14

VOTANTS : 14

*Etaient présents :* M LEVEAU – S. LE TEXIER – S. HERVE – M. BIHOUEE – G. MAUGAIN – P. RAFFRAY – A CHATAL – E CARISSAN – R. COLLEU – O ROBLET – G LERAY – B COURTEL – W LE TENO - Jean-Luc JOUANNO

*Absent excusé :* Michel HUE

*Secrétaire :* Jean-Luc JOUANNO

MISE EN DEUX FOIS DEUX VOIES DE LA RN 164

Le Conseil Municipal, sur la proposition du Maire et après présentation du dossier par Monsieur Gilles MAUGAIN, Adjoint chargé de la voirie,

FAIT SIENNES les propositions émises par la commission de travail qui regroupait des conseillers municipaux de Gomené, Merdrignac et Laurenan, ainsi que de nombreux riverains et utilisateurs de la RN 164.

A l'issue de la concertation publique, la commission de travail précitée a émis le souhait de modifier le tracé proposé afin de répondre aux sollicitations des utilisateurs.

Le Conseil Municipal retient donc la variante « C » sous réserve des aménagements demandés qui ont d'ores et déjà été transmis à qui de droit par la municipalité de Merdrignac.

Certifié conforme,

Le MAIRE







**AGRICULTURES  
& TERRITOIRES**  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
CÔTES D'ARMOR  
**Service Territoires,  
Economie & Environnement**

**Objet :**  
aménagement de la RN 164  
dans le secteur de Merdrignac

**Dossier suivi par :**  
Federica Perletta  
02.96.79.22.12

**Référence :**  
FP/VA

REÇU LE  
26 MARS 2015  
DREAL/IST

Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transports  
Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale  
10, rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 RENNES CEDEX

Plérin, le 23 mars 2015

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 2 février 2015, vous m'avez adressé le dossier de concertation sur le projet de mise en 2 x 2 voies de la RN 164 sur le secteur de Merdrignac.

Comme déjà exprimé à plusieurs reprises (courrier de septembre 2014, et dans le cadre des réunions des comités de pilotage), nous avons des observations et des remarques sur le dossier présenté, que vous trouverez ci-après.

En plus de ces observations, nous tenons à préciser, Monsieur le Préfet, le vif souhait de la profession agricole de pouvoir rencontrer vos services travaillant sur ce projet, pour une visite des lieux relative aux points pour lesquels nous demandons des modifications.

En effet, cela permettrait de discuter de nos demandes directement sur place et de pouvoir partager avec vos services notre vision sur le terrain.

D'une manière générale, pour toutes les exploitations agricoles concernées par le projet, il est très important de mettre en place une politique de réorganisation du parcellaire ainsi que des mesures de compensation foncière.

La compensation est un objectif prioritaire à atteindre et pour cela, il sera nécessaire de mettre en place des réserves foncières en partenariat avec la SAFER.

## Chambre d'agriculture

Siège Social  
4, avenue du chalutier "Sans pitié"  
BP 10540 - 22195 Plérin cedex

tél. 02 96 79 22 22  
fax 02 96 79 21 00

Email : cda22@cotes-d-armor.chambagri.fr

www.agriculteurs22.com

Etablissement Public  
Siret 182 200 014 00013 - APE 9411Z

### Concernant la section Ouest

Comme déjà exprimé, dans la partie située au Nord de la RN 164 actuelle, il existe très peu de sièges d'exploitation, en comparaison avec la partie au Sud.

Cela traduit une préférence pour la variante C qui présenterait un moindre impact pour les exploitations de la zone car elle s'éloigne des sièges d'exploitation.

La variante C bis, en revanche, s'approche d'une manière trop importante du site d'exploitation de Kerméré, qui en plus sera impacté par rapport à la perte foncière.

### **Concernant la section Est**

Parmi les différentes propositions, la variante 4 est celle qui impacte le moins l'activité agricole étant donné qu'aucun siège d'exploitation ne se situe au Nord de la RN 164 actuelle.

Par contre cette variante impacte les habitations des Gautrais et donc des éventuels aménagements, visant à contourner par le Nord ce hameau, peuvent être acceptés par la profession agricole, vu que l'accès aux parcelles agricoles restera possible par la RN 164 actuelle.

### **Concernant les voies de substitution et le rétablissement des circulations :**

Plusieurs secteurs sur tout le tracé nous interpellent concernant les voies de substitution.

#### **• Secteur au Sud du bourg de Merdrignac**

La RN 164 sur ce secteur est une voie de circulation actuellement accessible aux engins agricoles. De nombreux exploitants l'empruntent pour les besoins de leur exploitation : transfert d'animaux entre sites, exploitation des terres, récoltes, fourrages, livraisons...

Cette circulation ne sera plus possible lorsque la mise en 2 x 2 voies sera réalisée, privant ainsi les exploitants de cet axe.

Or dans votre projet, vous avez prévu une voie de substitution qui passe au nord de la RN 164 et qui aurait pour conséquence d'amener le trafic agricole dans une zone urbaine (habitation et activité) de la ville de Merdrignac. Cela ne peut pas nous satisfaire.

Nous demandons donc de prévoir cet itinéraire de substitution au sud de la RN 164 et non au nord comme prévu actuellement.

Cet itinéraire, entre la RD793 et la RD6 en passant sous la RD126, pourrait emprunter en partie des voies existantes, et en partie devra se faire en tracé neuf.

#### **• Secteur entre l'échangeur de la Lande aux Chiens et la Croix du Taloir**

Comme pour la portion précédente, sur ce secteur, les engins agricoles utilisent actuellement la RN 164 et avec la mise en 2x2 voies cela ne sera plus possible.

De plus, les exploitants agricoles s'inquiètent pour le trafic lié à leurs activités (livraison, collecte...) qui est très important.

Les solutions apportées par le projet actuel ne peuvent pas satisfaire la profession agricole vu que les routes pour un éventuel détour ne sont pas conçues ni appropriées pour de tels engins agricoles.

Nous demandons donc qu'un échangeur complet soit prévu au niveau de la Croix du Taloir et qu'une voie de desserte soit prévue au nord de la RN 164 entre la Croix du Taloir et le Pont Neuf, pour venir se raccorder à la route du village de Tertignan.

Cet itinéraire est indispensable pour les exploitants de la commune de Laurenan qui, s'ils doivent prendre la direction de Merdrignac, pourront aisément accéder à la route de substitution.

Restant à votre disposition pour toutes informations complémentaires, veuillez agréer, Monsieur le Préfet, mes salutations distinguées.

Olivier ALLAIN  
Président

  
Sébastien GIRAUDEAU  
Le Directeur  
de la Chambre d'agriculture  
des Côtes d'Armor



M. le PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE  
Direction régionale de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 3 avril 2015

Objet: projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Merdrignac  
Dossier suivi par M. Paul MOITEAUX.

Monsieur Le Préfet,

Vous m'avez invité à participer à la consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Merdrignac et je tiens tout d'abord vous en remercier.

Après avoir pris connaissance des documents fournis, je vous fais part ci-dessous de mon point de vue en tant que représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest :

Pour la section Ouest, je soutiens la variante C bis ; en effet, malgré un coût supérieur, il me semble que ce tracé limite au maximum les impacts d'intérêt général qui à mon sens doivent primer sur les intérêts individuels en particulier pour des investissements de long terme.

Pour la section Est, mes faveurs vont à la variante 1 qui semble afficher le meilleur compromis en termes d'impact et pour un budget contenu.

Compte tenu des prévisions d'augmentation de trafic présentées dans les documents, il faut souhaiter que, comme pour tout le projet d'aménagement de la RN 164, les travaux puissent être menés dans un avenir proche afin d'améliorer les conditions de circulation et donc les conditions de sécurité.

Vous souhaitant bonne réception,

Veillez recevoir, M. Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Ph QUINTIN  
Psd Départemental  
ACO Côtes d'Armor



**EXTRAIT**  
**DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL MUNICIPAL**

Nombre de délégués :  
en exercice : 15  
présents : 14  
votants : 14

L'an deux mille quinze  
le : vingt-mars  
le Conseil Municipal de la Commune de **LAURENAN**  
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,  
à la Mairie, sous la présidence de Madame Valérie POILÂNE-TABART,  
Maire.

Date de convocation : 12/03/2015

**OBJET :**

**RN 164 : SECTEUR DE MERDRIGNAC**  
**DESSERTTE**

**PRESENTS :** POILÂNE-TABART Valérie, Maire, ROUILLE Bernard,  
GODIN Eric, POILVERT Jean-Jacques, Adjoint, LELIEVRE Eric,  
POISSON Karine, OLLIVIER Jacqueline, CAILLIBOTTE Rémy,  
GREGOIRE Emmanuelle (20h20), PINARD Yvon, MILLOT Gérard,  
STIGNANI Isabelle, BOULHO Antony (20h20), MALARD Isabelle.

N° 2015-20/03-n° 14

**ABSENTS :** DE CELLES Christophe.

SECRETAIRE DE SEANCE : MILLOT Gérard

Monsieur Jean-Jacques POILVERT indique que demain matin (10h30) a lieu la dernière réunion de concertation à MERDRIGNAC. Il demande à ce que le Conseil Municipal délibère à nouveau pour ajouter le souhait d'obtenir une desserte pour rejoindre La Croix de l'Étaloir. Il demande si un conseiller municipal pourrait l'accompagner demain.

Le Conseil Municipal valide l'ajout de cette demande.

Certifié exécutoire  
Reçu en Sous-Préfecture  
le :  
Publié ou Notifié

le :

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus

Pour copie conforme,

Le Maire

Valérie POILÂNE-TABART







REÇU LE  
11 MARS 2015  
DREAL/IST

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

- 6 MARS 2015

Rennes, le

**Direction régionale  
des affaires culturelles**

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par  
Jean-Yves TINEVEZ  
Ingénieur de recherche  
Poste : 02 99 84 59 02  
jean-yves.tinevez@culture.gouv.fr

Réf : SRA /

15 - 173

Le Directeur régional des affaires culturelles

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne,  
Préfet d'Ille et Vilaine  
Direction régionale de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement – Service  
infrastructures sécurité transports  
A l'attention de M. Paul Moiteaux  
3 avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 09

**Objet :** Projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Merdrignac

**Réf :** Votre courrier IST-DMOI-PM-D018 du 29 janvier 2015

Par courrier ci-dessus référencé vous avez consulté la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie, dans le cadre du projet cité en objet.

En réponse, je vous informe que, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur (code du patrimoine, Livre V), le projet fera l'objet d'un arrêté de prescription de diagnostic archéologique préalable aux travaux, en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement.

Je vous saurais gré de me faire parvenir le projet d'aménagement retenu à l'issue des procédures de Déclaration d'Utilité Publique.

Pour votre information, deux types de démarches permettent de mettre en place un diagnostic archéologique :

1. Si vous souhaitez anticiper les délais liés au dossier d'aménagement, faire évoluer le projet en fonction de la découverte de vestiges dans l'emprise ou bien maîtriser le plus en amont possible des travaux envisagés les éventuelles contraintes liées à la prise en compte du patrimoine archéologique, vous pouvez déposer une « **demande volontaire de réalisation de diagnostic** » préalable à toute demande d'autorisation de travaux (Code du patrimoine, articles L.522-4, L.524-6, R.523-12 et R.523-14) :

Dans cette hypothèse, il vous revient de me faire parvenir cette demande comportant le plan parcellaire, les références cadastrales, un descriptif du projet, afin de prescrire le diagnostic dans les deux mois suivant réception du dossier.

J'appelle votre attention sur le fait que la redevance d'archéologie préventive (R.A.P.) s'appliquera sur cette superficie, à raison de 0,54 € par mètre carré (taux actuel révisable au 1<sup>er</sup> janvier), celle-ci étant supérieure à 3000 m<sup>2</sup>.

2. Si vous ne souhaitez pas anticiper cette procédure, le diagnostic sera alors prescrit après l'enquête publique et la DUP, conformément aux dispositions prévues par le code de l'environnement. La redevance d'archéologie préventive sera alors prélevée conformément aux dispositions prévues à l'article L.524-4 du Code du patrimoine.

Le *diagnostic* vise à identifier la nature et l'état de conservation des vestiges archéologiques susceptibles d'être conservés dans l'emprise du projet. Si des prescriptions techniques ne peuvent être mises en place pour protéger les vestiges reconnus, leur sauvegarde par l'étude devra être réalisée avant les travaux. Une *fouille préventive* pourra alors être prescrite dans les trois mois suivant la réception du rapport de diagnostic par la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie. Le coût de cette seconde opération sera à la charge du maître d'ouvrage du projet d'aménagement, conformément aux dispositions de l'article L.523-8 du Code du patrimoine.

Je vous informe toutefois que peuvent bénéficier d'une prise en charge du coût de la fouille préventive par le Fonds National d'Archéologie Préventive (F.N.A.P.), les cas prévus par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur (Code du patrimoine, notamment les articles L.524-14 et R.524-24), c'est-à-dire :

- les constructions de logements à usage locatif construits ou améliorés avec le concours financier de l'Etat, en application des 3° et 5° de l'art. L.351-2-, art. L.472-1 et L.472-1-1 du Code de la construction et de l'habitation, au prorata de la surface hors œuvre nette effectivement destinée à cet usage ;
  - les constructions de logements réalisés par une personne physique pour elle-même ;
- y compris lorsque ces constructions sont effectuées dans le cadre d'un lotissement ou d'une zone d'aménagement concerté.

Les demandeurs des deux premiers cas cités peuvent donner mandat à l'opérateur, conformément aux dispositions prévues par l'article R.524-30 du Code du patrimoine. Vous pourrez consulter à cet effet l'arrêté du 2 juin 2006 portant définition du contenu de la demande de prise en charge du coût de la fouille et des pièces à produire pour la constitution du dossier.

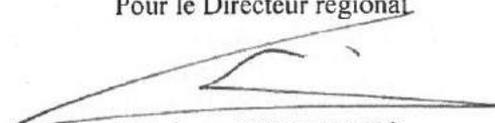
La réalisation des fouilles préventives ne rentrant pas dans les cas de figure précédents peuvent faire l'objet de demandes de subvention par le maître d'ouvrage auprès du F.N.A.P.

Je vous rappelle que les opérations de diagnostics et de fouilles ne peuvent être réalisées que par des opérateurs agréés par l'Etat.

Je ne saurais trop insister sur les délais de mise en œuvre de ces opérations, qui, le cas échéant, devront être pris en compte dans le calendrier des projets, conformément aux dispositions prévues par l'article L.425-11 du Code de l'urbanisme et l'article L.512-29 du Code de l'environnement.

Je me tiens à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur ce dossier, notamment sur les pièces à fournir pour une demande volontaire de réalisation de diagnostic (Code du patrimoine articles L.522-4 et 522-6, R.523-12 et 523-14).

Le Préfet de la région Bretagne  
Par délégation,  
le Directeur régional des affaires culturelles  
Pour le Directeur régional



Stéphane DESCHAMPS  
Conservateur régional de l'archéologie

MAIRIE



22230  
CÔTES D'ARMOR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Merdrignac, le 30 mars 2015

REÇU LE  
- 1 AVR. 2015  
DREAL/ST

Préfecture Région Bretagne  
DREAL  
A l'attention de Paul Moiteaux  
3 avenue de la Préfecture  
35026 RENNES Cedex 09

Affaire suivie par  
Mme Angée - Maire  
Mme Ducher - DGS  
Tel : 02 96 28 41 11

**Propositions mise en 2x2 voies de la RN164**

Monsieur,

Nous vous transmettons par cet envoi les avis et propositions concernant la mise en 2x2 voies de la RN164 sur le secteur de Merdrignac. Ces propositions sont précisées via une délibération mais aussi sur support graphique et documents gravés sur le disque ci-joint.

L'ensemble du conseil municipal tient à attirer votre attention sur l'investissement des participants et la qualité de leur travail sur ce sujet. En effet, riverains, agriculteurs, entrepreneurs se sont associés pour trouver les meilleures propositions possibles à cet aménagement indispensable pour notre territoire.

C'est pourquoi nous nous permettons d'appuyer leur demande d'une rencontre sur le terrain avec les responsables de ce dossier de manière à mieux expliquer leurs propositions.

Dans l'attente d'une réponse favorable, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

**Régine Angée**

**Conseillère Générale**

**Maire de Merdrignac**





Département des COTES D'ARMOR

Arrondissement de DINAN

Commune de MERDRIGNAC

**EXTRAIT DU REGISTRE DES  
DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL**

DATE DE CONVOCATION : 17 Mars 2015

DATE D'AFFICHAGE : 17 Mars 2015

Nombre de conseillers en exercice : 23

Nombre de présents : 22

Nombre de votants : 23

L'an deux mil quinze le 25 mars à vingt heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué le 17 mars 2015, s'est réuni à la mairie, en séance publique, sous la présidence de Madame Régine ANGEE, Conseillère générale, Maire.

**Étaient présents :** ANGEE Régine, ROBIN Eric, GORE-CHAPEL Isabelle, HESRY Michel, LE TOUX Odette, BESNARD Nicolas, RIGOLLE Delphine, PORTIER Léone, RONXIN-CLAVEREAU Jeannine, CHEVALIER Hubert, COLLETTE Abel, SEULIN Marie-Pierre, LE GALL Pascal, FAISNEL Valérie, ROSSIGNOL Marie-Louise, BAZIN Pascal, CLUZEAU Noëlle, HAMON Serge, DAUNAY Dominique, LE PARC Marie-Hélène, CHARTIER Georges, JAMET Tatiana

**Absent excusé :** LEMAIRE Alain (Pouvoir à BAZIN Pascal)

**PROJET D'AMENAGEMENT A 2X2 VOIES DE LA RN164 – AVIS DE LA COMMUNE DE MERDRIGNAC**

Mme Angée, Maire, rappelle que suite à la réunion publique, deux réunions du groupe de travail ont eu lieu ainsi que des séances de travail de groupes de riverains et d'agriculteurs qui ont étudié et préparé des propositions sur les secteurs Est et Ouest. Une synthèse en est ressortie lors d'une dernière réunion le samedi 21 mars.

**SECTEUR EST**

La variante 4 est retenue avec des modifications proposées. Refus des autres variantes.

**PROPOSITIONS**

- A partir du tracé qui est proposé page 41 du dossier de concertation, et en s'écartant de la voie verte pour se rapprocher au plus près possible du chemin de remembrement n° 46, nous proposons de redescendre pour traverser la nationale existante, après l'accès au village de la Harmonie.
- Au niveau des Gautrais créer une bande boisée pour préserver le village des nuisances sonores.
- Les villages le Bout du Bois, Lesserheu, la Harmonie, Crillan et l'accès à toutes les terres agricoles seront desservis comme ils le sont aujourd'hui. Cela permettrait aussi de replacer le passage grande faune au centre de la forêt.
- Cet itinéraire ne nécessiterait aucune voie de desserte à construire et la RN 164 actuelle resterait la voie de substitution

**AVANTAGES**

- Ce tracé permet d'éviter les sites d'exploitation agricole, protège les villages de La Ville Cocotrie, la Cariais, Le Chêne de la Lande, Les Gautrais, le Bout du Bois et la Harmonie
- Il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions de maisons et cela occasionne moins d'impact sur le milieu humain. Au Nord aucune habitation à supprimer.

- Cette solution ne nécessite aucune voie de substitution
- La route actuelle sera plus sécurisante pour les entreprises au niveau de la Cariais.
- Le paysage sera plus varié pour les usagers de la route.
- L'emprise sur la forêt reste équivalente.
- Les émissions de particules auront moins d'effets sur le milieu humain et seront plus facilement absorbées par la végétation
- On préserve la voie verte à son emplacement actuel

#### **INCONVENIENTS**

- Perte de vitrine, perte d'activités importantes pour le garage MTT à Penhouët Riant qui nécessitera soit une indemnité, soit de proposer un autre site d'installation
- Impact sur la forêt
- Nécessite de rétablir un accès aux parcelles situées au Nord des Gautrais

#### **SECTEUR OUEST**

La variante C est retenue avec des modifications proposées. Refus des autres variantes.

*Les repères A, B, C, D, E, F, G etc. font référence aux supports graphiques fournis en pièces complémentaires.*

#### **PROPOSITIONS**

##### **A LA CROIX DE L'ETALOIR**

1°) création d'un échangeur « A » complet au niveau de la Croix de l'Étaloir

- **Les motifs**
  - Activité du garage ainsi que des chambres d'hôtes au château de la Hersonnière.
  - Création d'une zone d'activité future.
  - Projet d'implantation d'une borne de recharge de véhicules électriques.
  - Accès des camions de livraisons vers les villages de St-Guénaël, La Folie, Gologouët et vers St-Vran.

2°) Création d'une route de substitution « B1 » qui partirait de la Croix de l'Étaloir jusqu'à la sortie « Tertignon » en utilisant les parties existantes.

- **Les motifs**
  - Eviter aux usagers du Sud de Launay de passer par Gomené pour se rendre à Merdrignac.
  - Trajet beaucoup plus court pour les engins agricoles.
  - Réalisation moins coûteuse que le projet de réfection de l'itinéraire prévu.
  - La RD 22 est impraticable par les camions et engins agricoles.

##### **AU FERTIER**

1°) Réaliser une voie de substitution longeant la RN par le Sud au niveau du village du Fertier « C ».

2°) Remonter la RN vers le Nord pour s'écarter de la maison de M. Malard « D »

3°) Doubler le pont existant au lieu dit Kernué

- **Avantage**

- Beaucoup plus économique car évite la création d'un pont, puisque la voie de substitution resterait au Sud de la RN.

### **AU CONTOURNEMENT DU CENTRE VILLE**

1°) Refus catégorique du passage de l'itinéraire de substitution par la Rue du 19 mars.

- **Les motifs**

- Eviter le trafic dans une zone résidentielle en prévision de développement.
- Eviter le trafic devant le Lycée du Mené (Rue du Porhoët) route déjà très fréquentée par les poids lourds de livraison vers l'entreprise Kermené de Collinée.

2°) Créer des voies de substitution

- Proposition d'une voie de substitution en passant au Nord de la Boudardière « G » pour rejoindre la RD 793
- Création d'une voie de substitution longeant la RN entre la RD 793 (Ménéac) et la RD 126 (Brignac) « E »
- Création d'une voie de substitution longeant la RN entre la RD 126 (Brignac) et la RD 6 (Illifaut) avec un contournement de l'entreprise « VOLVICO » pour rattraper la RD 6 « F1 » ou « F2 ».

### **REMARQUES**

Revoir les emplacements des aires de repos qui ne sont pas adéquats, compte tenu des risques sanitaires pour les élevages et l'impact sur le milieu agricole

Une association de tous les riverains (propriétaires des terres concernées) est en cours de création pour soutenir ce projet

**Une visite sur place des services de la DREAL, avec les élus et riverains s'impose afin d'échanger sur le terrain sur ces propositions.**

L'assemblée salue la qualité du travail fourni par les comités de pilotage, et espère que leurs propositions seront entendus par les maitres d'ouvrages de cet aménagement.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal approuve à l'unanimité l'avis argumenté détaillé ci-dessus.

Pour extrait conforme  
**Le Maire,**

Transmis en Sous Préfecture le : 31 MARS 2015





1a-Section Ouest variante C - Croix d'étaloir





1b- Section Ouest variante C - détail croix d'éta loir



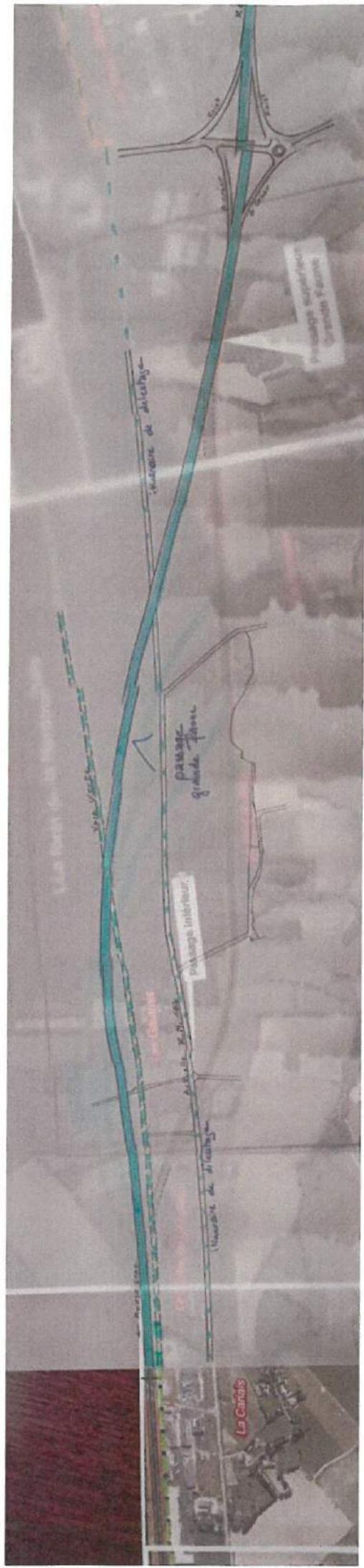


1d-Section Ouest variante C - Le fertier la boudardière





2-Section Est variante 4 – proposition





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes  
Ouest

Rennes, le 2 avril 2015

Service de l'Exploitation

Avis de la DIR ouest

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

**RN 164 – Concertation de mise à 2x2 voies dans  
le secteur de MERDRIGNAC**

Nos réf. : 2015-05-2 N164 Merdrignac

Vos réf. : dossier de concertation

Affaire suivie par : Le Poulichet Loïc

[loic.le-poulichet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:loic.le-poulichet@developpement-durable.gouv.fr)

Tél. 02 99 33 47 49 – Fax : 02 99 33 47 72

Courriel : [pesr.direction.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pesr.direction.diro@developpement-durable.gouv.fr)

**PJ** : cahier de préconisations techniques de l'exploitant pour la conception des infrastructures routières de la DIR Ouest

Cet avis fait suite au courrier du Préfet (DREAL Bretagne/IST/MOAI) du 29 janvier 2015, par lequel sont sollicités les services de la DIRO afin de donner l'avis du gestionnaire sur le dossier de concertation qui a été mis à la consultation du public en février 2014 pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac. Cet avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs et ne porte donc pas sur les réseaux secondaires.

La mise à 2x2 voies de la RN164, comprend la création de 2 sections courantes raccordant le réseau de la RN à 2x2 voies existants à la déviation de Merdrignac existante à l'est et à l'ouest, les propositions de voie de substitution et une aire de repos sont évoquées. Ce nouveau tronçon se raccordera aux deux extrémités sur un réseau à 2x2 voies existant. Ce dossier terminera la présentation de dossier de consultation de mise en service à 2x2 voies de l'ensemble de la RN 164.

Le statut de la route est prévu en route express avec une vitesse de référence de 110km/h, et accès par échangeurs. L'interdistance entre échangeurs nouveaux (5 à 7 kms) correspond au rythme pour ce type de route. Les deux échangeurs de Merdrignac existants et interdistants de 1250 m entre la fin d'une bretelle d'entrée de l'échangeur de la Ville Hubeau et le commencement de la bretelle de sortie de l'échangeur de La Boudardière sont conservés. A cette mise aux normes de l'itinéraire devra être intégrée la mise aux normes du réseau existant à proximité. Notamment, les deux bretelles isolées existantes aujourd'hui au nord devront être fermées :

- l'une au niveau de Merdrignac (secteur est) ; une nouvelle bretelle sera recréée pour compléter l'échangeur de « la ville Hubeau » en venant de Rennes.
- l'autre bretelle au niveau de Laurenan (secteur ouest) à proximité du ruisseau de Cancaval.

Nous soulignons l'intérêt vis à vis de la sécurité de l'infrastructure du réaménagement de la N164 sur ce tronçon. Celui-ci est jalonné de quelques carrefours et de nombreux accès riverains directs et comme souligné dans l'enquête publique la gravité y est importante. Le trafic est effectivement constaté en plus forte augmentation depuis la mise en service des deux dernières déviations d'agglomération de St Gelven (2010) et de St Caradec (2011), avec sa part de poids lourds correspondant. Le trafic dans l'annexe 2 pris en compte pour la situation actuelle date de 2011.

L'évolution continue de 4 % annuelle du trafic depuis 2011 mérite d'être prise en compte dans le dossier, notamment parce qu'elle est non-courante sur le réseau routier national.

Sur un plan général, les projets d'échangeur à lunettes nous conviennent pour la lisibilité des points d'échange et donc de la lutte contre les prises à contre-sens. La proximité de la voie de substitution se raccordant à la RD713 est très proche de l'échangeur de la Bouchardière. Nous avons bien noté que la voie de substitution ne pourrait avoir une fonction de délestage. Il faut cependant s'interroger sur la circulation de tous les véhicules lents interdits à la circulation sur la RN, dont les engins agricoles et les convois exceptionnels liés au statut de voie express. De même, il serait dommage de ne pouvoir utiliser cette voie occasionnellement lors d'un grave accident à minima pour un sens de circulation, avec une utilisation occasionnelle de délestage.

Ci-après, nous présentons des éléments d'analyse pour chaque variante au regard de l'entretien routier.

## **SECTEUR OUEST**

### **La variante B (aménagement sur place)**

La solution aménagement sur place a l'inconvénient d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients en terme de gêne à l'utilisateur, dus au ralentissement de la réalisation des travaux par la multiplication des phases et par la nécessité d'un phasage exploitation plus conséquent et d'autre part pour l'exploitant par la surveillance et l'intervention nécessitant une présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de signalisation temporaire plus fréquente.

Sans présager de la réponse du gestionnaire de la RD 22 et de la mairie de Gomené, le gabarit de celle-ci ne permettra pas une déviation de trafic des deux sens de circulation de la RN

Problématique bruit : cette variante fait ressortir un impact sur les zones de bruit plus important. Si le traitement de ces zones se traduit par des constructions de murs de protection contre le bruit, l'incidence financière en entretien courant à moyen terme risque de ne pas être neutre. De plus, des accès à l'arrière pour l'entretien de ces murs anti-bruit devront être étudiés.

### **Les variantes C (variante nord) et A (variante sud)**

Ces deux variantes sont deux projets acceptables pour la DIRO, en terme de gestionnaire. La conservation des zones humides a un impact a priori fort à proximité d'une route importante. La solution C nous paraît plus attractive pour une meilleure intégration dans les milieux existants.

Par contre, il nous est difficile de prioriser les solutions C et Cbis, tout en soulevant deux remarques pour la variante C :

- une étude plus approfondie devra être réalisée afin d'éviter la réalisation d'une déviation temporaire au moment des travaux de raccordement
- la présence d'un écran anti-bruit paysager constitué de merlon nécessite de prévoir un accès pour l'entretien par des engins mécanisés classiques des centres d'exploitation sur toutes les façades.

## **SECTEUR EST :**

En préalable à toutes les variantes est, la proximité du bois incite à isoler la RN par des clôtures à grandes faunes pour limiter les intrusions d'animaux sur la chaussée.

### **La variante 1 et 1 bis :**

Ces variantes paraissent les mieux intégrées au paysage et permettent de conserver un itinéraire de substitution de bonne qualité.

### **La variante 2 « aménagement sur place »:**

La solution aménagement sur place a l'inconvénient d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients en terme de gêne à l'utilisateur, dus au ralentissement de la réalisation des travaux par la multiplication des phases et par la nécessité d'un phasage exploitation plus conséquent et d'autre part pour l'exploitant par la surveillance et l'intervention nécessitant une présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de signalisation temporaire plus fréquente.

Problématique bruit ; Cette variante fait ressortir un impact sur les zones de bruit plus important. Si le traitement de ces zones se traduit par des constructions de murs de protection contre le bruit,

l'incidence financière en entretien courant à moyen terme risque de ne pas être neutre. De plus, des accès à l'arrière pour l'entretien de ces murs anti-bruit devront être pris en compte.

**Les variantes 3, 4 et 4 bis :**

Les talus de déblais et de remblais de grandes hauteurs nous incitent à être très critiques sur cette proposition sur le plan entretien. Dans le cas où ces variantes seraient retenues, la construction de risberme serait à étudier.

**POINTS DIVERS :**

Nous insistons sur la nécessité d'acter les transferts de domanialité concernant l'ancienne RN et les nouvelles voies ainsi que les nouveaux ouvrages d'art dès l'enquête publique. Il est souhaitable que le décret de déclaration d'utilité publique en prenne acte afin d'éviter toute gestion de double itinéraire par le service gestionnaire de la DIRO après mise en service de la nouvelle RN. Les emprises du domaine public après rétrocessions devront être aussi réduites que possible afin de limiter l'entretien des dépendances. De même, on s'attachera à privilégier des aménagements paysagers les plus sobres en entretien (talus limités en hauteur et pente, essences végétales autochtones, etc) Concernant la domanialité des ouvrages d'art pour éviter toute ambiguïté entre les gestionnaires, il sera appliqué l'Article L2123-9 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Une voie de substitution est bien précisée dans le dossier DUP ; nous rappelons qu'elle peut avoir occasionnellement une utilité de délestage, et donc il est souhaitable que la largeur de la couche de roulement pour les deux sens de circulation soit au minimum de 6m.

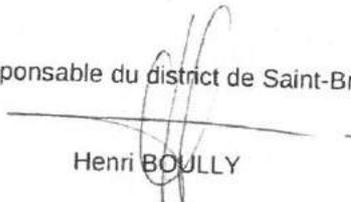
Le principe d'aire de repos est effectivement à retenir, la localisation de celle-ci devra découler d'une étude spécifique sur l'ensemble du réseau. Le positionnement à une heure de route de Rennes est intéressante et recueille l'aval de la DIRO. Elle pourra venir en complément de celle de Rostrenen. Le dossier propose l'éventualité que l'aire soit réalisée au niveau de Plémet ou de Merdrignac : nous ne voyons pas d'incidences sur l'ensemble de l'itinéraire. A partir de l'aire de St Gilles, l'interdistance entre les aires variant de 50 à 60km. Nous serions plutôt favorables à la réalisation d'une aire unique accessible dans les deux sens de circulation pour faciliter les tâches de surveillance et d'entretien. De plus, on peut penser que la sécurité est meilleure via une fréquentation plus importante en heures creuses. Par contre, nous attirons l'attention sur la croissance du trafic et notamment poids lourds, engendrant un besoin de stationnement spécifique important, ou avec une réserve foncière à proximité pour extension possible, y compris l'intégration des zones de contrôle des poids lourds sur l'itinéraire.

**Conclusion :**

Secteur Est : la variante 1 est la variante la mieux intégrée et la plus courte en linéaire. Elle permet avec la variante 1bis de maintenir une voie de substitution correcte facilitant l'exploitation du réseau en cas de déviation nécessaire de la section courante et autorisant la circulation des véhicules lents hors RN nécessaire au statut de route express proposé.

Secteur Ouest : les variantes A et C nous semblent préférables. Par contre, pour la variante C l'emprise de murs anti-bruit par merlons végétalisés paraît difficilement réalisable au droit de la route nationale existante.

Le Responsable du district de Saint-Brieuc

  
Henri BOULLY

Copie à : PESR / SEM



## RAPPORTS

Direction  
interdépartementale  
des routes Ouest

SIROA

Juillet 2014

# ***Cahier de préconisations techniques de l'exploitant pour la conception des infrastructures routières de la DIRO***



Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable,  
et de l'énergie

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## Historique des versions du document

Vérsion	Date	Commentaire
0.1	01/06/13	Version 1
0.2	19/06/13	Suite à relecture par le groupe de travail
0.3	09/10/13	Suite à relecture par les membres du groupe de travail et avis des services et districts
V	28/04/2014	Suite à finalisation par le groupe de travail
V1	02/07/2014	Suite à remarque de la direction

## Affaire suivie par

<b>Patrice BARBET - SIROA</b>
Tél. : 02 72 01 22 35 / Fax : 02 72 01 22 48
Courriel : <a href="mailto:patrice.barbet@developpement-durable.gouv.fr">patrice.barbet@developpement-durable.gouv.fr</a>

## Rédacteurs

Hugues RAGEUL :SEM  
Hervé SIMON :SEM  
Frédéric BRENEOL :District de Laval  
Franck LECOINTRE :CEI de Pleumeleuc puis SE  
Jean-Michel ROULLE :CEI de Savenay puis CEI de Nantes  
Mathieu JOUVIN :SE puis SEM  
Didier FROUX : ex SIR  
Nathalie LECOMTE:SMRU  
Patrice BARBET :SIROA

# SOMMAIRE

<b>1 - PRÉSENTATION.....</b>	<b>4</b>
<b>2 - DISPOSITIONS TECHNIQUES.....</b>	<b>5</b>
2.1 - Géométrie.....	5
2.2 - Terrassements-assainissement-chaussées.....	5
2.3 - Ouvrages d'art.....	7
2.4 - Dépendances vertes.....	9
2.5 - Sécurité des agents.....	9
2.6 - Dispositifs de retenue.....	10
2.7 - Signalisation horizontale.....	10
2.8 - Signalisation verticale.....	10
2.9 - Equipements.....	11
2.10 - Eclairage public.....	11
2.11 - Postes d'appel d'urgence.....	11
2.12 - Aires de repos.....	11
2.13 - Foncier.....	12
<b>3 - ANNEXE : TABLEAU DE SUIVI DE LA PRISE EN COMPTE DES PRÉCONISATIONS DE L'EXPLOITANT À COMPLÉTER PAR LE MAÎTRE D'OEUVRE.....</b>	<b>14</b>

# 1 - Présentation

Parmi les actions identifiées dans le projet de service n°2, l'une d'elles s'intitule « Améliorer l'association exploitant/maître d'œuvre/maître d'ouvrage ».

L'une des productions issues de cette action est constituée par le présent cahier de préconisations techniques de l'exploitant pour la conception des infrastructures routières.

Ce document qui s'adresse aux maîtres d'ouvrage et aux maîtres d'œuvre vise à définir les préconisations techniques dont la Direction Interdépartementale des Routes Ouest souhaite la prise en compte systématique lors de la réalisation des opérations impactant son réseau.

Il vient compléter les dispositions inscrites dans les différents guides techniques existants.

Il s'applique aussi bien aux opérations réalisées sous maîtrise d'ouvrage DIR Ouest que sous maîtrise d'ouvrage DREAL (Pays de la Loire et Bretagne) que pour tous les maîtres d'ouvrage extérieurs susceptibles d'intervenir sur le réseau de la DIR Ouest.

Il s'inscrit naturellement dans la démarche qualité et vient compléter la boîte à outils des SIR relatif au processus P2 « produire et contrôler ».

Afin de permettre une appropriation plus aisée par les différents partenaires énumérés ci-avant, les préconisations sont suivies de leurs justifications (*mentionnées en italiques*).

Un tableau, permettant de s'assurer de la bonne prise en compte des préconisations, ou de justifier l'impossibilité de suivre celles-ci, est annexé au présent cahier.

Par souci de simplicité, le cahier est conçu dans l'optique d'un aménagement d'une route à chaussées séparées. Il est toutefois adapté aux routes bidirectionnelles.

Ce document est susceptible d'évoluer dans le temps d'une part au fur et à mesure de la formalisation des différentes politiques et d'autre part en fonction des retours d'expérience qui seront effectués.

Le respect des orientations techniques données dans ce cahier ne constitue pas l'avis de l'exploitant mais des préconisations préalables pour la réalisation d'opérations sur le réseau routier national exploité par la DIR Ouest.

Il est rappelé que la concertation avec l'exploitant doit être menée et formalisée selon les dispositions prévues :

- par l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 qui se substitue à la circulaire du 7 janvier 2008 et qui fixe les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, la consultation de l'exploitant est de la responsabilité du pilote stratégique ;
- les chartes DIR Ouest/DREAL Pays de la Loire et Bretagne ;
- la charte SEM ;
- le processus interne à la DIR Ouest en préparation sur la consultation de l'exploitant.

## 2 - Dispositions techniques

### 2.1 - Géométrie

- préférer un terre plein central non large ( largeur de BDG+largeur stricte du dispositif de retenue) revêtu et sans espace végétalisé nécessitant un entretien ;  
*(Améliorer la sécurité des agents en évitant des interventions sur la voie de gauche, côté terre plein central)*
- éviter les talus dont la pente est supérieure à 3(H)/2(V). Au-delà des données géotechniques impliquant la mise en œuvre de risberme, prévoir, pour tout merlon ou déblai de hauteur supérieure à 7 m, une risberme intermédiaire d'une largeur minimale de 4,5 m, pour le passage des engins de fauchage ainsi qu'une raquette de retournement si une sortie n'est pas possible ;  
*(Faciliter l'accès pour l'entretien paysager ou autre et généralement approprié à la tenue des terres)*
- préférer des pentes de remblai à 4(H)/1(V) dans la mesure du possible ;  
*(De façon à ne pas constituer un obstacle)*
- prévoir une BAU de largeur 3 m, conformément à l'ICTAAL, lorsque le trafic PL est significatif (supérieur à 2000 v/j dans les deux sens confondus) ;  
*(Améliorer la sécurité de véhicules notamment des PL lors d'un arrêt d'urgence sur la BAU, améliorer la sécurité des interventions des services de secours, des patrouilles)*
- prévoir pour les bretelles d'échangeur selon les enjeux (trafic, desserte d'installations à enjeux), un profil en travers permettant le passage d'un PL à côté d'un PL en panne ;  
*(Faciliter la fluidité en cas d'incident)*
- rechercher autant que possible le respect des distances de visibilité permettant aux FLU/FLR d'être visibles dans les conditions de la VIIIème partie de l'IISR (se reporter également à la note SETRA n137d'août 2012 relative aux signaux lumineux sur routes à chaussées séparées). Au minimum, les règles propres à la signalisation d'urgence devront être respectées. Ainsi, la première flèche lumineuse KR43 rencontrée doit être visible à une distance minimum de 400 m.  
Les distances sont calculées à partir d'un point situé à 1 m du sol, distant de 2,00 de bord droit de chaque voie (œil du conducteur). Les deux points observés sont considérés positionnés à 2,40 m du sol (bas de la FLR), à un mètre à droite de l'axe de la voie de droite (FLR positionnée sur la voie de droite) et à un mètre à gauche de l'axe de la voie de gauche (FLR positionnée sur la voie de gauche)  
*(Améliorer la sécurité des agents lors des interventions sous circulation)*
- éviter de placer des échangeurs dans les zones d'ombre de positionnement des FLU/FLR ;  
*(Améliorer la sécurité des agents lors des interventions sous circulation)*
- s'assurer du respect des visibilités une fois la signalisation verticale positionnée ;  
*(Éviter les masques de visibilité : améliorer la sécurité des usagers)*

### 2.2 - Terrassements-assainissement-chaussées

- prévoir sur une largeur suffisante une structure de chaussée correctement dimensionnée sous les bandes d'arrêts d'urgence et les bandes dérasées de droite susceptible de supporter temporairement l'écoulement du trafic ;  
*(Cet espace est également susceptible d'être utilisé pour écouler le trafic en cas d'incident ou d'accident sur les*

voies réservées normalement à la circulation des véhicules )

- interdire les enrobés drainants ;  
(Eviter le colmatage rapide des interstices susceptibles d'entraîner des pertes de contrôles des usagers, et des difficultés lors des opérations de maintien de la viabilité hivernale )
- mettre en œuvre une couche de roulement moins sonore en zone urbaine en choisissant un BBTM 0/6 classe 2 en remplacement du 0/10 classe 1 habituellement retenu en s'assurant préalablement auprès du SEM que ce choix prend bien en compte tous les paramètres de l'opération ;  
(Réduire le niveau sonore)
- éviter, sauf évolution notable des conditions économiques, les structures de chaussées traitées aux liants hydrauliques ;  
(Eviter une dégradation prématurée des voies de circulation)
- prévoir lors de l'exécution d'un biseau de raccordement ou d'un élargissement en rives, que toute la zone située au droit de celui-ci y compris les parties situées sous accotement ou sous trottoir soient traitées comme la chaussée elle-même ( structure, compactage ) ;  
(Eviter que la zone « en biseau » compte-tenu de son accès délicat par les engins en cours de travaux, fasse l'objet d'un compactage insuffisant, et qu'un orniérage apparaisse à cet endroit )
- prévoir de l'enrobé ou bien des bordures avec un calage suffisant en béton en BDD et BDG en extrémité des bretelle, au droit du carrefour ;  
(Eviter les désordres dans ces zones dus notamment aux PL)
- éviter la mise en œuvre d'avaloirs à grille avec collecteurs souterrains, et préférer des caniveaux à grilles ou à fentes. ;  
(L'entretien et la surveillance des collecteurs souterrains sont plus difficiles)
- préférer des dispositifs d'assainissement latéral côté accotement, à des dispositifs en terre plein-central ;  
(Eviter les interventions délicates sur le plan de la sécurité, pour les agents intervenant sur la voie de gauche, côté terre plein central )
- préférer des cunettes enherbées à la réalisation de fossés ;  
(Eviter la mise en œuvre de dispositifs de sécurité par nature agressifs eux-mêmes pour isoler les fossés)
- préférer des cunettes enherbées à des cunettes en béton lorsque les conditions de pente sont favorables (pente ni trop faible - gêne à l'écoulement -, ni trop importante - érosion) et pour des trafics inférieurs à 60 000 véh/j ;  
(Améliorer l'épuration des eaux rejetées)
- préférer des cunettes en béton à des cunettes enherbées avec une géomembrane si nécessité de cunettes étanches ;  
(Faciliter l'entretien)
- préférer pour les cunettes en béton un profil dissymétrique (pente la plus modérée côté chaussée) à un profil symétrique ;  
(Permettre le passage d'un engin pour assurer l'entretien)
- prévoir une dalle bétonnée (de 1,5m minimum et de chaque côté ) à proximité des regards, des grilles avaloirs et de tout dispositif d'assainissement situé dans toute zone susceptible d'être circulée ou de faire l'objet d'un stationnement ;  
(Eviter notamment la dégradation prématurée des bandes d'arrêt d'urgence et des bandes dérasées et du dispositif d'assainissement par la circulation ou/et le stationnement des poids-lourds )

- prévoir un béton de propreté autour des grilles avaloirs ;  
(Éviter l'accumulation de terre ou d'autres dépôts qui bloquent l'écoulement à l'intérieur ou en entrée du dispositif )
- appliquer le guide bassin de la DIR Ouest du 17 juin 2013 pour la conception des bassins.

## 2.3 - Ouvrages d'art

### Dispositions générales et constructives

- poser des panneaux pour identifier les OA selon un modèle à définir ;  
(Faciliter l'identification)
- préférer les perrés de pente maximale à 3/2 ;  
(Permettre d'éviter la mise en place de dispositifs de retenue et d'optimiser les coûts d'entretien )
- bétonner les perrés des ouvrages en intégrant des escaliers à chacune des extrémités pour permettre les visites en veillant, pour les perrés non isolés, que les marches ne constituent pas un obstacle saillant, surtout pour les deux roues;  
(Permettre un accès en toute sécurité des agents)
- bétonner les parties du talus au dessus des ouvrages hydrauliques ;  
(Limiter les actions d'entretien et assainir l'environnement de l'ouvrage )
- prévoir des fourreaux dans les trottoirs (ou en encorbellement lorsqu'il n'y a pas de trottoirs) ;  
(Faciliter le passage ultérieur de réseaux )
- prévoir au niveau des échangeurs avec passages inférieurs, un gabarit à minima équivalent à celui des passages supérieurs de la route nationale ;  
(Permettre en cas de perturbation, la mise en oeuvre d'une mesure d'exploitation de type « demi-tour à l'échangeur » , sans nécessiter un tri des véhicules en fonction de leur gabarit )
- prévoir, au niveau des échangeurs avec passages supérieurs , un dimensionnement en charge analogue à celui des passages inférieurs de la route nationale ;  
(Permettre en cas de perturbation la mise en oeuvre d'une mesure d'exploitation de type « demi-tour à l'échangeur » , sans nécessiter un tri des véhicules en fonction de leur poids)
- intégrer la pile centrale des ouvrages dans un dispositif béton ;  
(Limiter les impacts sur la pile de pont en cas de choc, faciliter les opérations d'entretien)
- prévoir des descentes d'eau ;  
(Limiter les phénomènes de ravinement du talus )
- prévoir l'étanchéité des bétons exposés par un film mince adhérent au support ;  
(Améliorer la durabilité de l'ouvrage et de ses équipements )
- prévoir un dispositif casse-goutte en intrados des tabliers ;  
(Protéger la dalle des écoulements )
- prévoir un dossier de recollement complet conformément au fascicule 1 de l'ITSEOA ainsi qu'une Inspection Détaillée Initiale avant la mise en circulation de l'ouvrage ;  
(Faciliter la gestion ultérieure de l'ouvrage )

## Accès à l'ouvrage

- prévoir la pose de gardes-corps sur tous les passages inférieurs (routiers ou hydrauliques) ;  
(Assurer la sécurité des agents et des usagers)
- en cas de nécessité de suppression des premières marches des escaliers (pour éviter de créer un obstacle dans la zone de sécurité), prévoir un cheminement adapté pour atteindre les premières marches ;  
(Éviter de créer un obstacle latéral pouvant nécessiter une glissière).
- vérifier la nécessité de prévoir des gardes-corps en haut des perrés en cas de pente importante de ceux-ci ;  
(Sécuriser les interventions sur l'ouvrage et les circulations)
- prévoir des points d'ancrage pour ligne de vie pour l'entretien des perrés ;  
(Sécuriser les interventions sur l'ouvrage et les circulations)
- prévoir des gardes-corps en tête des ouvertures pour les passages inférieurs et les grands ouvrages hydrauliques ;  
(Prévenir les chutes des agents d'entretien)
- prévoir un accès à l'ouvrage avec un portail depuis la voie portée par l'ouvrage.  
(Faciliter les conditions d'accès)
- prévoir une zone de refuge pour le stationnement des véhicules d'entretien ou de visite ;  
(Faciliter les conditions d'accès)
- prévoir un éclairage permanent dans les grands ouvrages, ainsi que dans les piles ou culées creuses ;  
(Faciliter les conditions d'accès)
- prévoir une fermeture sécurisée solide à ces mêmes parties ;  
(Éviter les squats et les dégradations)

## Entretien et visite

- buser les fossés au droit des passages supérieurs ;  
(Faciliter l'accès des engins d'entretien des dépendances vertes)
- veiller aux conditions d'accès à toutes les parties de l'ouvrage dès la conception. Éviter les zones difficiles d'accès. A défaut, prévoir les dispositifs adaptés en évitant de mettre en place des dispositifs devant faire l'objet de contrôles périodiques ;  
(Assurer la sécurité des agents, faciliter les opérations d'entretien et optimiser les coûts d'entretien)
- prévoir des banquettes en partie haute des perrés assez larges pour la circulation sécurisée d'un agent ;  
(Assurer la sécurité des agents, faciliter les opérations d'entretien des sommiers)
- prévoir une hauteur entre la banquette et les appareils d'appui de 1,5 m ;  
(Assurer la sécurité des agents, faciliter les opérations d'entretien des sommiers)
- prévoir la cunette de récupération des eaux du sommier côté banquette ;  
(Faciliter les opérations d'entretien des sommiers)
- prévoir des grilles anti-tags (ou des dispositions dissuasives) pour les murs antibruit, et certaines parties des ouvrages d'art ;  
(Faciliter les opérations d'entretien et éviter les dégradations visuelles)

- éviter les structures lisses pour les parties des ouvrages d'art pouvant faire l'objet de tags (béton matricé, ...) ;  
(Faciliter les opérations d'entretien et éviter les dégradations visuelles)
- éviter le collage d'éléments décoratifs sur les parements architecturés ;  
(Diminuer les actions d'entretien contraignantes et complexes )
- limiter l'usage des corniches-caniveaux ;  
(Diminuer les actions d'entretien contraignantes et complexes )
- prévoir dès la conception les moyens de visites des grands ouvrages ( hauteur maximale des écrans anti-bruit, candélabres en TPC, piste cyclable en rive franchissable ou assez large pour permettre le passage d'un véhicule d'entretien ou de visite) ;  
(Permettre l'accès et l'utilisation des passerelles négatives lors des inspections )

## 2.4 - Dépendances vertes

- appliquer la directive DIRO dépendance verte de décembre 2008 ;
- privilégier une végétation composée d'essences locales demandant le moins d'entretien possible et favorisant le maintien d'une biodiversité conformément à l'annexe documentaire de la directive dépendances vertes ;  
(Assurer une meilleure préservation de la biodiversité dans le cadre des opérations routières)
- interdire les plantations dans le TPC ;  
(Faciliter l'entretien)
- éviter les plantations constituant un masque pour les panneaux de signalisation ;  
(Assurer la lisibilité des panneaux et la sécurité des usagers)
- ne pas mettre de plantation pouvant constituer un obstacle dans la zone de sécurité ;  
(Assurer la sécurité des usagers)
- implanter les clôtures à une distance minimale de 4,5 m de la crête de talus en déblais, 4 m du pied de talus en remblais et dans tous les cas à une distance maximale de 5 m en absence de plantation ;  
(Faciliter l'entretien des talus, des fossés de crêtes, des clôtures)
- ne pas mettre de plantation au bord des clôtures, laisser un minimum de 5m ;  
(Faciliter l'entretien)
- prévoir tous les cheminements nécessaires pour l'entretien mécanique des dépendances et délaissées ;  
(Faciliter l'entretien)
- au-delà des données géotechniques impliquant la mise en œuvre de risberme, prévoir, pour tout merlon ou déblai de hauteur supérieure à 7 m, une risberme intermédiaire d'une largeur minimale de 4,5 m, pour le passage des engins de fauchage ainsi qu'une raquette de retournement si une sortie n'est pas possible ;  
(Permettre le fauchage depuis les paliers vers le bas jusqu'au pied, et vers le haut jusqu'à la crête et optimiser le recours à la mécanisation des tâches)
- permettre le passage des engins de fauchage au pied des merlons. Pour cela laisser un espace de 4 m minimum entre les éventuels dispositifs de retenue et le pied du merlon ;  
(permettre le fauchage depuis le pied du merlon et optimiser le recours à la mécanisation des tâches)
- prévoir à l'extrémité de redans, risbermes, accès pieds de remblai des zones de retournement d'engins

*(éviter de faire des marches arrières dans des lieux à risques comme les crêtes de déblai)*

## 2.5 - Sécurité des agents

- pour chaque équipement nécessitant des interventions ultérieures régulières de l'exploitant (ouvrages hydrauliques, bassins, équipements dynamiques, coffrets électriques, éclairage....) privilégier des accès hors RRN (voies existantes ou voies de service). Quand cela n'est pas possible, concevoir un mode de stationnement et d'accès sécurisé (stationnement hors BAU, respect des distances de visibilité, ...). Enfin dans le cas où des accès protégés à ces équipements ne peuvent être mis en oeuvre, les identifier clairement au niveau du projet ;  
*(Assurer une meilleure sécurité des agents d'exploitation)*

## 2.6 - Dispositifs de retenue

- limiter au maximum la pose de dispositifs de retenue en supprimant les obstacles (réalisation de modelés doux, mise en place de supports de signalisation fusibles, etc...) ;
- privilégier la mise en œuvre de dispositifs de retenue en béton en terre-plein central en zone urbaine à fort trafics (supérieur à 50 - 60 000 véh/j) ;  
*(Réduire le nombre de réparations, les traversées de TPC, et les coûts d'entretien)*
- prolonger les revêtements de chaussée existants sur les bandes d'arrêts d'urgence et les bandes dérasées, au-delà de l'aplomb des supports de glissières métalliques sur 0,20 m ;  
*(Éviter les opérations de fauchage sous glissière, en lien avec le objectifs de réduction de l'usage des produits phytosanitaires )*
- ne pas mettre d'équipement en TPC hormis la signalisation ;  
*(Limiter les opérations en TPC)*
- préférer en zone urbaine et si l'usage est fréquent les ITPC amovibles ;  
*(Réduire le temps d'intervention)*
- Identifier les ITPC, supports de couleur et marquage au sol réglementaire ;  
*(Faciliter les interventions)*
- lors de la mise en œuvre des dispositifs de sécurité en béton, notamment en terre-plein central, plutôt prévoir un talon de 11 cm (rappel de la règle :8 cm +3 -1) ;  
*(Faciliter les opérations d'entretien ultérieur : rechargement,...)*

## 2.7 - Signalisation horizontale

- appliquer la politique de marquage de la DIRO d'octobre 2010 ;
- appliquer les principes de bornage de la DIRO du 1 février 2008.

## 2.8 - Signalisation verticale

- élaborer systématiquement un schéma directeur de signalisation débordant les limites du projet pour

tenir compte le cas échéant des modifications à apporter à l'existant ;

- appliquer les schémas-types bretelles entrée et sortie de janvier 2012 de lutte contre la prise à contresens de voies de circulation de la DIR Ouest ;  
( *Améliorer la sécurité des usagers* )
- préférer l'utilisation de supports fusibles à la mise en place de dispositifs de retenue mais en restant dans le cadre de l'expérimentation accordée par la DSCR jusqu'en 2014 ;  
( *Limiter la mise en place de dispositifs de retenue* )
- prévoir un socle bétonné au pied de chaque support de signalisation ou un dispositif couvre-sol approprié ;  
( *Eviter l'emploi de produits phytosanitaires et limiter les tâches d'entretien manuel* )
- prévoir des fourreaux pour la pose des panneaux de police.  
( *Faciliter les opérations d'entretien* )

## 2.9 - Equipements

- prévoir un accès sécurisé pour les équipements en bord de chaussée avec si possible un accès extérieur à la 2x2 voies ;
- prévoir la pose de jalonneurs (J16) conformément à la politique DIR Ouest en cours d'élaboration ;
- prévoir des plaquettes hectométriques en TPC sur dispositif de retenue ainsi que des plaquettes limites de communes conformément à la note PESR de 2008 ;  
( *Faciliter le repérage* )
- en cas de zone d'ombre prévoir les plaquettes « Visuline » pour le positionnement des FLR ;  
( *Faciliter la mise en place des FLR* )
- prévoir des fourreaux en nombre suffisant pour les besoins immédiats et ultérieurs de l'exploitant

## 2.10 - Eclairage public

- ne pas en prévoir. Mais, à titre conservatoire, prévoir une traversée vers l'îlot central des giratoires, si un éclairage doit être envisagé ultérieurement en fonction de l'évolution de l'environnement du giratoire.

## 2.11 - Postes d'appel d'urgence

- prévoir des refuges, dimensionnés comme ceux des PAU, annoncés par un panneau C8 en position (+ présignalisation si nécessaire) ;  
( *Améliorer la sécurité des usagers* )
- ne pas mettre de postes d'appel d'urgence sauf en zone blanche de couverture téléphonique (en cours de définition sur le réseau DIRO).

## 2.12 - Aires de repos

- faire en sorte que l'aire soit bien visible de la route ;  
(Evite d'avoir un sentiment d'isolement surtout la nuit et limite les dégradations)
- prévoir pour les stationnements 4 zones distinctes (VL, PL et cars (noté « BUS » au sol), camping cars, 2 roues) avec la signalisation adaptée afin de faire respecter les zones de stationnement ;  
(Eviter un encombrement d'un nombre trop important de places par les poids-lourds ainsi que la dégradation des structures de chaussée , permettre un dimensionnement suffisant de la zone véhicules légers , assurer la sécurité des usagers)
- appliquer la réglementation sur l'accessibilité ( PMR, mal voyants) pour les accès, les stationnements, le mobilier, etc ;
- prévoir une gestion différenciée des espaces verts pour en limiter l'entretien. Privilégier des essences tapissantes. Prévoir quelques arbres pour l'ombre ;
- prévoir un éclairage des aires avec un minimum de 20 lux ;  
(Améliorer la sécurité des usagers)
- appliquer la directive signalétique et animation des aires en cours d'élaboration au SMRU/CO ;
- prévoir des blocs sanitaires de toilettes à nettoyage automatique avec une alerte renvoyée à l'astreinte en cas de dysfonctionnement ;  
(Faciliter l'entretien et le nettoyage )
- prévoir un local technique comprenant le nécessaire pour l'entretien de l'aire de repos, et permettant l'accès et la distribution aux réseaux de fluides, au sein du bâtiment sanitaires ;  
(Faciliter l'entretien et le nettoyage, et éviter le vandalisme )
- prévoir un système d'assainissement compatible avec les variations saisonnières si le raccordement au réseau EU est impossible ;  
(Faciliter l'entretien)
- prévoir la récupération et le traitement des eaux de surface y compris en cas de pollution accidentelle ;
- appliquer la directive déchets de la DIR Ouest ;
- prévoir des conteneurs semi enterrés de grande contenance pour mettre les déchets ;  
(Assurer une meilleure prise en compte de l'environnement dans les aménagements, éviter les odeurs )
- prévoir les emplacements pour les contrôle des transports terrestres à la demande des DREAL ;  
(Assurer la prise en compte de tous les besoins en toute sécurité)

## 2.13 - Foncier

- ne pas débiter les travaux tant que les conventions de remise ne sont pas notifiées aux gestionnaires ;  
(Faciliter la gestion ultérieure)
- disposer très rapidement d'une délimitation et d'une matérialisation des limites du domaine public de l'Etat ; Inclure ces documents dans le dossier à remettre à l'exploitant.  
(Faciliter la gestion ultérieure)
- après travaux redonner les emprises inutiles pour l'exploitant à France Domaine pour la revente ;  
(Faciliter la gestion ultérieure)
- prévoir sur l'opération les crédits nécessaires pour l'entretien des zones non remises ;

*(Faciliter la gestion ultérieure)*

- prévoir le déclassement des voies déviées et prévoir à la mise en service une numérotation adaptée des voies (pour éviter des doublons de Nxxx sur la signalisation directionnelle).  
*(Faciliter la gestion ultérieure)*

### 3 - Annexe : tableau de suivi de la prise en compte des préconisations de l'exploitant à compléter par le maître d'oeuvre

Mesures préconisées	Prise en compte de la mesure par le maître d'oeuvre(oui/non/sans objet)	Justification de la non prise en compte de la mesure préconisée
<b>Géométrie</b>		
préférer la mise en œuvre d'un terre plein central non large ( largeur de BDG+largeur stricte du dispositif de retenue) revêtu et sans espace végétalisé nécessitant un entretien		
éviter les talus dont la pente est supérieure à 3(H)/2(V). Au-delà des données géotechniques impliquant la mise en œuvre de risberme, prévoir, pour tout merlon ou déblai de hauteur supérieure à 7 m, une risberme intermédiaire d'une largeur minimale de 4,5 m, pour le passage des engins de fauchage ainsi qu'une raquette de retournement si une sortie n'est pas possible		
préférer des pentes de remblai à 4(H)/1(V) dans la mesure du possible		
prévoir une BAU de largeur 3 m, conformément à l'ICTAAL, lorsque le trafic PL est significatif (supérieur à 2000 v/j dans les deux sens confondus)		
prévoir pour les bretelles d'échangeur selon les enjeux (trafic, desserte d'installations à enjeux), un profil en travers permettant le passage d'un PL à coté d'un PL en panne		
rechercher autant que possible le respect des distances de visibilité permettant aux FLU/FLR d'être visibles dans les conditions de la VIIIème partie de l'IISR (se reporter également à la note SETRA n137d'août 2012 relative aux signaux lumineux sur routes à chaussées séparées). Au minimum, les règles propres à la signalisation d'urgence devront être respectées. Ainsi, la première flèche lumineuse KR43 rencontrée doit être visible à une distance minimum de 400 m. Les distances sont calculées à partir d'un point situé à 1 m du sol, distant de 2,00 de bord droit de chaque voie (œil du conducteur). Les deux points observés sont considérés positionnés à 2,400 m du sol (bas de la FLR), à un mètre à droite de l'axe de		

la voie de droite (FLR positionnée sur la voie de droite) et à un mètre à gauche de l'axe de la voie de gauche (FLR positionnée sur la voie de gauche)		
éviter de placer des échangeurs dans les zones d'ombre de positionnement des FLU/FLR		
s'assurer du respect des visibilitées une fois la signalisation verticale positionnée		
<b>Terrassement-assainissement-chaussées</b>		
prévoir sur une largeur suffisante une structure de chaussée correctement dimensionnée sous les bandes d'arrêts d'urgence et les bandes dérasées de droite susceptible de supporter temporairement l'écoulement du trafic		
interdire les enrobés drainants		
mettre en œuvre une couche de roulement moins sonore en zone urbaine en choisissant un BBTM 0/6 classe 2 en remplacement du 0/10 classe 1 habituellement retenu en s'assurant préalablement auprès du SEM que ce choix prend bien en compte tous les paramètres de l'opération ;		
éviter, sauf évolution notable des conditions économiques, les structures de chaussées traitées aux liants hydrauliques		
prévoir lors de l'exécution d'un biseau de raccordement ou d'un élargissement en rives, que toute la zone située au droit de celui-ci y compris les parties situées sous accotement ou sous trottoir soient traitées comme la chaussée elle-même ( structure, compactage )		
prévoir de l'enrobé ou bien des bordures avec un calage suffisant en béton en BDD et BDG en extrémité des bretelle, au droit du carrefour		
éviter la mise en œuvre d'avaloirs à grille avec collecteurs souterrains, et préférer des caniveaux à grilles ou à fentes		
préférer des dispositifs d'assainissement latéral côté accotement, à des dispositifs en terre plein-central		
préférer des cunettes enherbées à des fossés		
préférer des cunettes enherbées à des cunettes en béton lorsque les conditions de pente sont favorables (pente ni trop faible - gêne à l'écoulement -, ni trop importante - érosion) et pour des trafics inférieurs à 60 000 véh/j ;		
préférer des cunettes en béton à des cunettes enherbées avec une géomembrane si nécessité de cunettes étanches		

préférer pour les cunettes en béton un profil dissymétrique (pente la plus modérée côté chaussée) à un profil symétrique		
prévoir une dalle bétonnée (de 1,5m minimum et de chaque côté ) à proximité des regards, des grilles avaloirs et de tout dispositif d'assainissement situé dans toute zone susceptible d' être circulée ou de faire l' objet d' un stationnement		
prévoir un béton de propreté autour des grilles avaloirs		
appliquer le guide bassin de la DIR Ouest du 17 juin 2013 pour la conception des bassins		
<b>Ouvrages d'art</b>		
poser des panneaux pour identifier les OA selon un modèle à définir		
privilégier les perrés de pente maximale à 3/2 ;		
bétonner les perrés des ouvrages en intégrant des escaliers à chacune des extrémités pour permettre les visites en veillant, pour les perrés non isolés, que les marches ne constituent pas un obstacle saillant, surtout pour les deux roues		
bétonner les parties du talus au dessus des ouvrages hydrauliques		
prévoir des fourreaux dans les trottoirs (ou en encorbellement lorsqu'il n'y a pas de trottoirs)		
prévoir au niveau des échangeurs avec passages inférieurs, un gabarit à minima équivalent à celui des passages supérieurs de la route nationale		
prévoir, au niveau des échangeurs avec passages supérieurs , un dimensionnement en charge analogue à celui des passages inférieurs de la route nationale		
intégrer la pile centrale des ouvrages dans un dispositif béton		
prévoir des descentes d'eau		
prévoir l'étanchéité des bétons exposés par un film mince adhérent au support		
prévoir un dispositif casse-goutte en intrados des tabliers		
prévoir un dossier de recollement complet conformément au fascicule 1 de l'ITSEOA ainsi qu'une Inspection Détaillée Initiale avant la mise en circulation de l'ouvrage		

prévoir la pose de gardes-corps sur tous les passages inférieurs (routiers ou hydrauliques)		
en cas de nécessité de suppression des premières marches des escaliers (pour éviter de créer un obstacle dans la zone de sécurité), prévoir un cheminement adapté pour atteindre les premières marches		
vérifier la nécessité de prévoir des gardes-corps en haut des perrés en cas de pente importante de ceux-ci		
prévoir des points d'ancrage pour ligne de vie pour l'entretien des perrés		
prévoir des gardes-corps en tête des ouvertures pour les passages inférieurs et les grands ouvrages hydrauliques		
prévoir un accès à l'ouvrage avec un portail depuis la voie portée par l'ouvrage		
prévoir une zone de refuge pour le stationnement des véhicules d'entretien ou de visite		
prévoir un éclairage permanent dans les grands ouvrages, ainsi que dans les piles ou culées creuses		
prévoir une fermeture sécurisée solide à ces mêmes parties		
buser les fossés au droit des passages supérieurs		
veiller aux conditions d'accès à toutes les parties de l'ouvrage dès la conception. Eviter les zones difficiles d'accès. A défaut, prévoir les dispositifs adaptés en évitant de mettre en place des dispositifs devant faire l'objet de contrôles périodiques		
prévoir des banquettes en partie haute des perrés assez larges pour la circulation sécurisée d'un agent		
prévoir une hauteur entre la banquette et les appareils d'appui de 1,5 m		
prévoir la cunette de récupération des eaux du sommier côté banquette		
prévoir des grilles anti-tags ( ou des dispositions dissuasives) pour les murs antibruit, et certaines parties des ouvrages d' art		
éviter les structures lisses pour les parties des ouvrages d'art pouvant faire l'objet de tags (béton matricé, ...)		
éviter le collage d'éléments décoratifs sur les parements architecturés		

limiter l'usage des corniches-caniveaux		
prévoir dès la conception les moyens de visites des grands ouvrages ( hauteur maximale des écrans anti-bruit, candélabres en TPC, piste cyclable en rive franchissable ou assez large pour permettre le passage d'un véhicule d'entretien ou de visite)		
<b>Dépendances vertes</b>		
appliquer la directive DIRO dépendance verte de décembre 2008		
privilégier une végétation composée d'essences locales demandant le moins d'entretien possible et favorisant le maintien d'une biodiversité conformément à l'annexe documentaire de la directive dépendances vertes		
interdire les plantations dans le TPC		
éviter les plantations constituant un masque pour les panneaux de signalisation		
ne pas mettre de plantation pouvant constituer un obstacle dans la zone de sécurité;		
implanter les clôtures à une distance minimale de 4,5 m de la crête de talus en déblais, 4 m du pied de talus en remblais et dans tous les cas à une distance maximale de 5 m en absence de plantation ;		
ne pas mettre de plantation au bord des clôtures, laisser un minimum de 5m		
prévoir tous les cheminements nécessaires pour l'entretien mécanique des dépendances et délaissées		
au-delà des données géotechniques impliquant la mise en œuvre de risberme, prévoir, pour tout merlon de hauteur supérieure à 7 m, une risberme intermédiaire d'une largeur minimale de 4,5 m, pour le passage des engins de fauchage ainsi qu'une raquette de retournement si une sortie n'est pas possible		
permettre le passage des engins de fauchage au pied des merlons. Pour cela laisser un espace de 4 m minimum entre les éventuels dispositifs de retenue et le pied du merlon ;		
prévoir à l'extrémité de redans, risbermes, accès pieds de remblai des zones de retournement d'engins		
<b>Sécurité des agents</b>		

pour chaque équipement nécessitant des interventions ultérieures régulières de l'exploitant (ouvrages hydrauliques, bassins, équipements dynamiques, coffrets électriques, éclairage....) privilégier des accès hors RRN (voies existantes ou voies de service). Quand cela n'est pas possible, concevoir un mode de stationnement et d'accès sécurisé (stationnement hors BAU, respect des distances de visibilité, ...). Enfin dans le cas où des accès protégés à ces équipements ne peuvent être mis en œuvre, les identifier clairement au niveau du projet		
<b>Dispositifs de retenue</b>		
limiter au maximum la pose de dispositifs de retenue en supprimant les obstacles (réalisation de modelés doux, mise en place de supports de signalisation fusibles, etc...)		
privilégier la mise en oeuvre de dispositifs de retenue en béton en terre-plein central en zone urbaine à fort trafics (supérieur à 50 - 60 000 véh/j)		
prolonger les revêtements de chaussée existants sur les bandes d'arrêts d'urgence et les bandes dérasées, au-delà de l'aplomb des supports de glissières métalliques sur 0,20 m		
ne pas mettre d'équipement en TPC hormis la signalisation		
privilégier en zone urbaine et si l'usage est fréquent les ITPC amovibles		
Identifier les ITPC, supports de couleur et marquage au sol réglementaire		
lors de la mise en œuvre des dispositifs de sécurité en béton, notamment en terre-plein central plutôt prévoir un talon de 11 cm (rappel de la règle :8 cm +3 -1)		
<b>Signalisation horizontale</b>		
appliquer la politique de marquage de la DIRO d'octobre 2010		
appliquer les principes de bornage de la DIRO du 1 février 2008		
<b>Signalisation verticale</b>		
élaborer systématiquement un schéma directeur de signalisation débordant les limites du projet pour tenir compte le cas échéant des modifications à apporter à l'existant		

appliquer les schémas-types bretelles entrée et sortie de janvier 2012 de lutte contre la prise à contre-sens de voies de circulation de la DIR Ouest		
préférer l'utilisation de supports fusibles à la mise en place de dispositifs de retenue mais en restant dans le cadre de l'expérimentation accordée par la DSCR jusqu'en 2014		
prévoir un socle bétonné au pied de chaque support de signalisation ou un dispositif couvre-sol approprié		
prévoir des fourreaux pour la pose des panneaux de police		
<b>Equipements</b>		
prévoir un accès sécurisé pour les équipements en bord de chaussée avec si possible un accès extérieur à la 2x2 voies ;		
prévoir la pose de jalonneurs (J16) conformément à la politique DIR Ouest en cours d'élaboration		
prévoir des plaquettes hectométriques en TPC sur dispositif de retenue ainsi que des plaquettes limites de communes conformément à la note PESR de 2008		
en cas de zone d'ombre prévoir les plaquettes « Visuline » pour le positionnement des FLR		
prévoir des fourreaux en nombre suffisant pour les besoins immédiats et ultérieurs de l'exploitant		
<b>Eclairage public</b>		
ne pas en prévoir. Mais, à titre conservatoire, prévoir une traversée vers l'îlot central des giratoires, si un éclairage doit être envisagé ultérieurement en fonction de l'évolution de l'environnement du giratoire		
<b>Postes d'appel d'urgence</b>		
prévoir des refuges, dimensionnés comme ceux des PAU, annoncés par un panneau C8 en position (+ présignalisation si nécessaire)		
ne pas mettre de postes d'appel d'urgence sauf en zone blanche de couverture téléphonique (en cours de définition sur le réseau DIRO).		
<b>Aires de repos</b>		

faire en sorte que l'aire soit bien visible de la route		
prévoir pour les stationnements 4 zones distinctes (VL, PL et cars (noté « BUS » au sol), camping cars, 2 roues) avec la signalisation adaptée afin de faire respecter les zones de stationnement ;		
appliquer la réglementation sur l'accessibilité ( PMR, mal voyants) pour les accès, les stationnements, le mobilier, etc		
prévoir une gestion différenciée des espaces verts pour en limiter l'entretien. Privilégier des essences tapissantes. Prévoir quelques arbres pour l'ombre ;		
prévoir un éclairage des aires avec un minimum de 20 lux		
appliquer la directive signalétique et animation des aires en cours d'élaboration au SMRU/CO		
prévoir des blocs sanitaires de toilettes à nettoyage automatique avec une alerte renvoyée à l'astreinte en cas de dysfonctionnement		
prévoir un local technique comprenant le nécessaire pour l'entretien de l'aire de repos, et permettant l'accès et la distribution aux réseaux de fluides, au sein du bâtiment sanitaires		
prévoir un système d'assainissement compatible avec les variations saisonnières si le raccordement au réseau EU est impossible ;		
prévoir la récupération et le traitement des eaux de surface y compris en cas de pollution accidentelle ;		
appliquer la directive déchets de la DIR Ouest		
prévoir des conteneurs semi enterrés de grande contenance pour mettre les déchets		
prévoir les emplacements pour les contrôle des transports terrestres à la demande des DREAL		
<b>Foncier</b>		
ne pas débiter les travaux tant que les conventions de remise ne sont pas notifiées aux gestionnaires		
disposer très rapidement d'une délimitation et d'une matérialisation des limites du domaine public de l'Etat ; Inclure ces documents dans le dossier à remettre à l'exploitant		
après travaux redonner les emprises inutiles pour l'exploitant à France Domaine pour la revente		
prévoir sur l'opération les crédits nécessaires pour l'entretien des zones non remises		
prévoir le déclassement des voies déviées et prévoir à la mise en service une numérotation adaptée des		

voies (pour éviter des doublons de Nxxx sur la signalisation directionnelle)		
--	--	--

Ressources, territoires, habitats et logement  
Energie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

## Présent pour l'avenir

---

Direction interdépartementale des routes Ouest  
Sous-service

l'Armorique - 10 rue Maurice Fabre – CS 63108  
35031 Rennes Cedex

Tél. : 02 99 33 45 55  
Fax : 02 99 33 47 03

[www-developpement-durable.gouv.fr](http://www-developpement-durable.gouv.fr)





PRÉFET DES COTES D'ARMOR

REÇU LE  
- 1 AVR. 2015  
DREAL/IST

Direction départementale de  
la protection des populations

Ploufragan, le 31 MARS 2015

Direction

Affaire suivie par :  
Jean-Michel CHAPPRON

Tél : 02.96.01.37.10  
Fax : 02.96.01.38.10  
ddpp@cotes-darmor.gouv.fr

Horaires d'ouverture :  
9h00-12h00 14h00-17h00

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement de Bretagne  
Service infrastructures sécurité transports  
Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 09

**OBJET :** Recueil d'avis sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

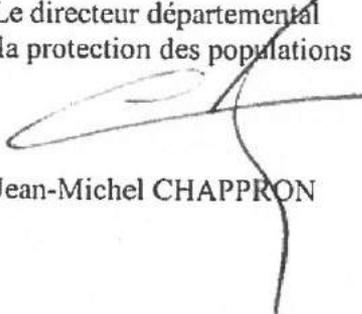
**REFER :** 1500190/DI1500002

**P. J. :** Dossier de concertation.

Par lettre en date du 29 janvier vous m'avez communiqué pour avis le dossier de concertation concernant la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.

Après examen du dossier joint, j'ai l'honneur de vous informer que mon service n'a pas d'avis particulier à exprimer.

Le directeur départemental  
de la protection des populations



Jean-Michel CHAPPRON





D.R.E.A.L.  
Monsieur le Directeur  
Service I.S.T.  
Division maîtrise d'ouvrage Inter Modale  
A l'attention de Monsieur Patrick Gomi  
10 rue Maurice Fabre CS 96515  
35065 RENNES Cedex

Le 16 avril 2015

Monsieur le Directeur,

Nous vous remercions d'avoir pu nous accueillir pour une réunion d'information et d'échange au siège de la D.R.E.A.L. Bretagne, maître d'ouvrage délégué par Monsieur le Préfet de Région.

Nous venons par la présente vous faire part de nos observations conclusives suite à cette entrevue.

La forêt de la Hardouinais constitue un massif emblématique du centre de la Région Bretagne. Classée en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique), elle figure un atout majeur pour le développement économique et touristique de ce territoire.

Les activités forestières et cynégétiques développées menées depuis 2008 par le Groupement Forestier de La Hardouinais, ont été d'une ampleur exceptionnelle; ce, particulièrement à travers les actions déclenchées suite à la prolifération d'un scolyte (le dendroctone) ravageur des épicéas communs et du sitka ayant entraîné un programme exceptionnel de coupe rase puis de reboisement de plus d'un million de sujets sur plus de 400 ha.

Le Domaine de la Hardouinais, également situé à Saint Launeuc, contribue de pair à cette dynamique de développement par la création quasi aboutie d'un pôle d'attractivité nature et loisirs comportant un complexe hôtellerie-restauration et des infrastructures dédiées à de multiples activités, animations et organisations d'événements: équestres, nautiques, sports de plein air (V.T.T., running,...), chasse, pêche, randonnées à thème (mycologiques,...) découverte des milieux (faune, flore, ornithologie,...), produits du terroir, centres d'intérêt culturels, historiques et patrimoniaux.

Des investissements immobiliers et fonciers lourds ont été réalisés depuis 2009 dans cet objectif et de nombreux chantiers confiés essentiellement à des entreprises locales.

Tous les investissements et travaux ont été effectués en concertation étroite avec les diverses collectivités territoriales et administrations compétentes. Ils ont répondu, pour la totalité, à toutes les obligations en matière d'études d'impacts et de respects des normes au plan environnemental, par exemple s'agissant des conditions de la remise en eau du grand étang de la Hardouinais (50ha) fin 2014.

**GROUPEMENT FORESTIER DE LA HARDOUINAIS**

Société Civile au capital de 1 000 € - Siège social : 19 A rue de Châtillon 35000 RENNES  
RCS RENNES 510 577 513



Partant, notre souhait premier est que la variante choisie pour les aménagements de la section EST de Merdrignac impacte le moins possible les milieux naturels et forestiers.

La voie verte nous paraît devoir être préservée en toute logique.

Les corridors écologiques de la forêt sont à prendre en considération. En cas de nécessité d'implantation d'un passage faune, le choix de la localisation d'un passage aérien serait à opérer en concertation avec le G.F.H., la D.D.T.M. 22 (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) et la F.D.C. 22 (Fédération des Chasseurs).

Selon le tracé définitif qui sera retenu, ainsi que ses impacts éventuels sur les parcelles appartenant au G.F.H. répertoriées E.B.C. (Espace Boisé Classé) dans le P.L.U. (Plan Local d'Urbanisme) de la commune de Merdrignac, notre approche concernant ce volet du dossier sera guidée par notre volonté de pouvoir être dans les phases ad hoc :

- associé aux discussions relatives aux mesures de reboisements compensatoires : taux, localisations sur terrain jouxtant le massif forestier de la Hardouinais.
- être mis en situation de faire valoir nos points de vue pour les prises en compte :
  - des parcelles au sud de la Harmonie qui seraient rendues inaccessibles en liaison directe pour le G.F.H., et donc intégrables dans la totalité des surfaces concernées par les mesures compensatoires de reboisement.
  - des transferts de propriétés vers le G.F.H. d'éventuelles voies pré-existantes devenant sans issues, aux motifs d'anticipations des futures responsabilités conférant à leurs gestions (entretiens, clôtures, surveillances,...).
  - des investissements qui seraient rendus improductifs au plan économique pour le G.F.H. en matière de gestion sylvicole : perte de production, travaux non rentabilisés (plantations, dégagements, élagages, tailles de formation, aménagements de place de dépôts de bois en 2014...).

Par ailleurs, nous vous confirmons que nous nous rendrons disponibles pour accueillir et renseigner de notre mieux les cabinets en charge des études que vous dirigerez vers nous.

Vous remerciant de votre attention, Monsieur le Directeur, veuillez recevoir l'expression de notre considération distinguée.



Patrick Duval

Gestionnaire pour le GFH et le Domaine de la Hardouinais



**Annexe 12** : Communiqué de presse et  
principales coupure de presse





Rennes, le 19 janvier 2015

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### **Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 Secteur de Merdrignac Lancement d'une concertation publique**

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition. Cet objectif prioritaire est inscrit dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de la Région Bretagne le 13 décembre 2013.

Au-delà des travaux actuellement prévus dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014, l'État et la Région Bretagne ont, dans le cadre de la préparation du contrat de plan 2015-2020, engagé un programme d'études, financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement pour chaque section restant à élargir et à les porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Le projet d'aménagement dans le secteur de Merdrignac prévoit de mettre la RN164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de Merdrignac :

- sur une section ouest, d'une longueur de 4km, qui relie la Croix du Taloir, à l'extrémité du créneau à 2x2 voies de la Lande aux Chiens, à l'extrémité ouest de la déviation de Merdrignac,
- sur une section est, d'une longueur de 5km, entre la déviation de Merdrignac et celle de Trémorel.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé.

Sur la base de ces études, **une concertation publique sur ce projet est organisée du 26 janvier au 20 février 2015.**

Les objectifs de cette concertation sont :

- > **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > **Écouter** les avis de la population et de ses représentants
- > **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

#### Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne : Marie VERGOS ☎ 02 99 33 42 11  
Région Bretagne - Odile BRULEY ☎ 02.99.27.13.55 ou 06.76.87.49.57

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État, en lien avec le Conseil Régional, de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

### ***Comment s'informer ?***

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier correspondant qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés :

- directement dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémorel,
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne :  
[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

**Chacun est invité à participer à la :**

**réunion publique**  
organisée **le mardi 3 février 2015 à 18h30**,  
salle des fêtes de Merdrignac - 13 rue Chanoine Le Texier - 22230 Merdrignac.

Les services de la DREAL organiseront également une **permanence**, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, **le vendredi 6 février 2015 de 10h à 17h**, à la mairie de Merdrignac.

### ***Et pour participer ?***

Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions :

- par courriel à l'adresse suivante : [RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr)
- dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémorel, pendant la période de concertation et consultables pendant les horaires d'ouverture des mairies.

### **Contacts presse :**

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne : Marie VERGOS ☎ 02 99 33 42 11  
Région Bretagne - Odile BRULEY ☎ 02.99.27.13.55 ou 06.76.87.49.57

## Une réunion publique sur la RN164, le mardi 3 février

Merdrignac - 23 Janvier

écouter

### 2 x 2 voies en projet



Facebook

Twitter

Google+

Achetez votre Journal numérique

La RN 164 sera mise en deux fois deux voies dans les prochaines années, dans deux secteurs autour de Merdrignac : À l'est, jusqu'au lieu-dit Les Trois Moineaux, sur une longueur de 5 km, et à l'ouest, jusqu'à la Croix de l'Étaloir, sur une longueur de 4 km.

La partie actuellement 2x2 voies, située entre les deux sections, sera conservée. Quatre communes sont concernées : Gomené, Laurenan, Merdrignac et Trémoré.

Donner son avis

« Ce projet s'inscrit dans l'objectif d'aménagement intégral à 2x2 voies de l'ensemble de la RN 164, pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne. L'État et la région Bretagne mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition, inscrite dans le pacte d'avenir pour la Bretagne, signé par le Premier ministre le 13 décembre 2013 », précisent les représentants la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement (Dreal).

Celle-ci est chargée d'effectuer les études de ces projets afin de proposer au comité de suivi différents tracés. Ce comité réunit l'État, le conseil régional, le conseil général des Côtes-d'Armor et associe les élus locaux concernés, les chambres d'agriculture et de commerce et les associations de protection de l'environnement.

La concertation publique sur plusieurs tracés se déroulera du 26 janvier au 20 février. « Les objectifs de cette concertation sont d'informer le plus largement possible tous les publics concernés par le projet, d'écouter les avis de la population et de ses représentants, de dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement. »

Au terme de cette concertation, il s'agira pour l'État, en lien avec le conseil régional, de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera rendu public.

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier d'études dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémoré ou en le téléchargeant sur le site de la Dreal ([www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)).

Chacun est invité à faire connaître son opinion dans les registres d'expression disponibles dans les mairies concernées ou par courriel à [RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr).

Mardi 3 février, à 18 h 30, réunion publique à la salle des fêtes.

Tags : Merdrignac

## Les différents scénarios de la mise en 2x2 voies de la RN164

Merdrignac - 05 Février

écouter



Facebook

Twitter

iGoogle+

Achetez votre journal numérique

Mardi, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Bretagne a organisé une réunion publique sur la mise à 2x2 voies des deux secteurs autour de Merdrignac : à l'est jusqu'aux Trois-Moineaux, sur 5 km, et à l'ouest jusqu'à la Croix-de-l'Étaloir, sur 4 km. Jusqu'au 20 février, la population peut donner son avis sur les quatre variantes.

À l'issue de la concertation, une seule variante sera retenue pour chacun des deux tronçons et son étude sera approfondie. Six à huit ans seront nécessaires avant la mise en service des nouveaux tronçons.

Actuellement, 7 000 véhicules par jour empruntent la RN164, à hauteur de Merdrignac. La prévision de trafic est de 11 000 véhicules à l'horizon 2035. La mise en 2x2 voies de la RN164 est un enjeu de développement économique, un enjeu agricole et environnemental, avec la forêt de la Hardouinais.

« Un projet d'utilité générale »

Régine Angée, présidente de la communauté de communes, a souligné « l'importance de la mise en 2x2 voies pour l'attractivité de notre territoire. C'est un projet d'utilité générale ».

Le projet va éviter au maximum les impacts sur les aspects humains, agricoles et environnementaux et compenser ceux-ci.

Actuellement quatre échangeurs existent. Ceux de la Ville-Hubeau et des Trois moineaux seront complétés. « Les variantes présentées ne sont pas les tracés définitifs », a précisé le représentant de la Dreal. Sur le tronçon ouest, le devenir du garage de l'Étaloir et l'impact sur les exploitations de Kermeré et du Chêne-Creux ont été largement évoqués.

La variante passant au nord de la RN164 serait privilégiée par le comité de pilotage local.

Dans le secteur est, la variante passant au nord du Chêne-de-la-Lande serait privilégiée, avec des modifications au niveau de la Gautraie. Le coût des travaux s'élèverait à environ 57 millions d'euros.

Un bilan de la concertation sera établi et rendu public. Il est possible de consulter le dossier d'études dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémoré ou sur le site de la Dreal ([www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)).

Des registres d'expression sont disponibles dans les mairies ou par courriel à [RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr).

Une permanence sera assurée par la Dreal, le vendredi 6 février, de 10 h à 17 h, à la mairie de Merdrignac.

BRETAGNE

## RN 164. Une concertation publique pour l'aménagement du secteur de Merdrignac

22 janvier 2015

**Dans le cadre de la poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164, une concertation publique va être lancée pour le secteur de Merdrignac.**

Le projet d'aménagement prévoit de mettre la RN 164 sur 2x2 voies sur une longueur de 4 km, entre la Croix du Taloir et l'extrémité ouest de la déviation de Merdrignac ; et sur une longueur de 5 km, entre la déviation de Merdrignac et celle de Trémoré. La Dreal Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé. Sur la base de ces études, une concertation publique sur ce projet est organisée du 26 janvier au 20 février, pour informer le plus largement possible tous les publics concernés, écouter les avis de la population et de ses représentants. Au terme de cette procédure, un bilan de la concertation sera établi et rendu public. Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier qui présente les études menées et les différents scénarios d'aménagement étudiés dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémoré ; ou en le téléchargeant sur le site de la Dreal Bretagne ([www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)). Une réunion publique est organisée le mardi 3 février, à 18 h 30, à la salle des fêtes de Merdrignac, 13, rue Chanoine Le Texier. Les services de la Dreal organiseront également une permanence, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, le vendredi 6 février, de 10 h à 17 h, à la mairie de Merdrignac. Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions, par courriel, à l'adresse suivante : [RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr)

