



**COMMENT MÈNE-T-ON
UN PROJET
ROUTIER
EN BRETAGNE ?**





POURQUOI INITIER DE NOUVEAUX PROJETS ROUTIERS ?

Construit progressivement depuis l'époque romaine, le réseau routier hexagonal affiche 1 million de kilomètres au compteur ! Communales, départementales ou nationales, toutes ces artères, qui irriguent le territoire français, ont régulièrement besoin d'être rénovées, élargies, modifiées.

Sécuriser et moderniser, des priorités nationales

De nombreuses campagnes de travaux sont ainsi régulièrement planifiées pour sécuriser et moderniser les routes, ou faire face aux évolutions démographiques et économiques.

Pour répondre à tous ces défis, l'État s'est fixé des priorités sur son réseau routier national : améliorer les temps de parcours, la sécurité des déplacements et la desserte des territoires, dans le respect de l'environnement et du cadre de vie des riverains.

Désenclaver le centre Bretagne, un enjeu régional

Le contrat de plan État-Région, qui détaille le programme d'investissements routiers spécifique à la Bretagne pour la période 2015-2020, prévoit un montant global de 272 millions d'euros de travaux, avec pour principale priorité le désenclavement du centre Bretagne par la mise à 2x2 voies de la RN164 sur tout son parcours.

La conduite d'un grand projet routier se déroule sur plusieurs années, afin que soient respectées les règles de construction et les grandes étapes prévues par la loi. L'ambition de ce document est de présenter ces principales étapes, dans un souci de transparence et de pédagogie.

EN BRETAGNE



Priorité à l'accessibilité

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013, a fait de l'accessibilité et du développement du Centre Bretagne un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne. Le parti-pris d'aménagement est celui d'une mise à 2x2 voies de la RN 164, dotée d'échangeurs, avec un statut de route express.

Mener un projet routier est une aventure collective, qui associe acteurs institutionnels, ingénieurs et citoyens.

QUI SONT LES PRINCIPAUX ACTEURS DES PROJETS ROUTIERS ?

EN BRETAGNE

Un financement partenarial

L'État n'intervient pas seul. Le financement des 272 M€ de travaux routiers prévus dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2020 pour la Bretagne est ainsi assuré à 51,5 % par l'État, à 45,2 % par la Région et à 3,3 % par les autres collectivités territoriales.

Les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (**DREAL**), qui représentent en région le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, assurent la maîtrise d'ouvrage des projets routiers sur le réseau routier national.

La DREAL Bretagne, dont le siège est situé à Rennes, intervient sur toute la région.

Les 11 directions interdépartementales des routes (DIR), qui gèrent au quotidien le réseau routier de l'État, mènent les études techniques des projets routiers neufs pour le compte des DREAL. Elles pilotent également la bonne réalisation des chantiers. Pour la Bretagne, c'est la **DIR Ouest** qui intervient aux côtés de la DREAL.

Depuis les premières réflexions jusqu'à la mise en service des projets, un **comité de suivi** des études, présidé par le Préfet de région ou l'un des Préfets de département, réunit des représentants du Conseil régional de Bretagne, du Conseil départemental concerné, les élus locaux ainsi que les chambres consulaires et les associations de protection de l'environnement.

Les **citoyens**, riverains du projet, habitants ou salariés du territoire, font également partie des acteurs des projets routiers : ils sont consultés à plusieurs reprises, notamment lors de la concertation publique et de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Enfin, de nombreux **bureaux d'études** et entreprises de travaux publics, apportent leur compétence pour l'élaboration et la réalisation des projets.



COMMENT NAISSENT LES PROJETS ROUTIERS ?

EN BRETAGNE



Suite à une demande qui émerge de l'histoire des territoires, des élus locaux ou des stratégies portées par l'État, les services des DREAL commandent des premières études, appelées études d'opportunité de phase 1.

Elles visent, tout d'abord, à évaluer la légitimité de la demande, puis à examiner le type d'infrastructure (route ou autre) susceptible de répondre aux besoins des habitants, et enfin, à définir dans leurs grandes lignes les scénarios possibles.

Si la solution routière s'impose, les études se limiteront en général à préconiser, à ce stade, soit d'améliorer les équipements existants, soit de construire une artère neuve, en indiquant ses grandes caractéristiques. Les phases ultérieures dessineront plus en détail les contours du projet, en fonction des spécificités du territoire.

Étude de cas sur la RN 12

Avec pour objectif d'identifier la meilleure réponse aux problématiques du territoire, en termes de desserte, de sécurité et de résorption des nuisances, l'aménagement de la RN 12, entre Fougères, en Ille-et-Vilaine, et Alençon, dans l'Orne, a fait l'objet d'une étude d'opportunité. Sur cet itinéraire de près de 110 km, après études et concertation, la réalisation de plusieurs déviations prioritaires est apparue comme une solution pertinente, préférée à l'aménagement de carrefours ou de traversées d'agglomération.

3 À 3,5 ANS

ÉTUDES ET CONCERTATIONS
NÉCESSAIRES À LA DUP

1

DIAGNOSTIC INITIAL

L'opportunité du projet ayant été validée, le maître d'ouvrage fait réaliser un état des lieux détaillé du territoire. À partir de ce premier diagnostic, plusieurs variantes de passage du nouveau projet sont élaborées.

2

CONCERTATION

Le projet est soumis à l'avis des citoyens. Leurs propositions et remarques pèseront dans le choix d'une des variantes d'aménagement.

3

ÉTUDES TECHNIQUES ET D'IMPACT

La variante retenue fait l'objet de nouvelles études, destinées en particulier à évaluer les impacts de la nouvelle route (pour les riverains, le milieu naturel, les exploitants agricoles...), et à préciser les mesures prévues pour les réduire ou les compenser.

4

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Très documentée, grâce aux études réalisées préalablement, l'enquête publique préalable à la DUP constitue un nouveau temps d'expression pour les citoyens, sous la conduite d'un commissaire enquêteur. Elle débouche sur un arrêté de DUP qui donne le coup d'envoi de la phase opérationnelle du projet.

2,5 À 3 ANS

AVANT LE LANCEMENT DES TRAVAUX, PLUSIEURS ÉTAPES RÉGLEMENTAIRES
ET TECHNIQUES SONT MENÉES EN PARALLÈLE

5

CONCEPTION DE DÉTAIL

Les données techniques sont encore approfondies pour, au final, déterminer les emprises définitives nécessaires à la réalisation du projet. Là encore, la concertation se poursuit, pour régler, au cas par cas, les plus petits détails.

6

DÉMARCHES RÉGLEMENTAIRES ET AUTORISATIONS

Une fois le projet déclaré d'utilité publique, le maître d'ouvrage définit dans le détail les mesures de réduction ou de compensation des impacts du projet et demande des autorisations à différentes autorités (au titre de la loi sur l'eau notamment), ou encore fait réaliser un diagnostic archéologique.

7

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Une enquête parcellaire puis des négociations au cas par cas font suite à la DUP qui a autorisé l'État à acquérir les terrains dont il a besoin pour son projet. Les procédures à l'amiable sont largement privilégiées, l'expropriation n'étant utilisée qu'exceptionnellement, en dernier recours. Parfois, pour remédier aux impacts sur l'activité agricole, un aménagement foncier (« remembrement ») est mené pour permettre un traitement équitable à grande échelle.

8

DERNIERS RÉGLAGES ET CONSULTATION DES ENTREPRISES

Le maître d'ouvrage définit le phasage du chantier et prépare les dossiers de consultation des entreprises qui seront choisis au terme d'appels d'offres publics.

9

LES TRAVAUX

Depuis les travaux préparatoires jusqu'aux aménagements paysagers, en passant par la création de la chaussée, à toutes les étapes du chantier, la priorité est donnée au maintien de la circulation et à la limitation des nuisances pour les riverains.

LES GRANDES ÉTAPES D'UN PROJET ROUTIER

Depuis les premières études jusqu'à la mise en service de la nouvelle route, les enjeux techniques et réglementaires à prendre en compte sont nombreux.

Ce parcours balisé garantit une évaluation sérieuse des conséquences de chaque projet et la prise en compte des points de vue et des intérêts de toutes les parties.

DU PREMIER DIAGNOSTIC À LA DÉFINITION DES VARIANTES : NE RIEN LAISSER AU HASARD

Une fois le scénario d'aménagement arrêté, le diagnostic dessine plus en détail le profil local : à l'occasion d'études d'opportunité dites de phase 2, les caractéristiques agricoles, naturelles et économiques du secteur sont passées au crible.

Le maître d'ouvrage et ses prestataires élaborent alors, en fonction des contraintes du territoire et des besoins de desserte des habitations et des activités, plusieurs variantes de tracé. Ils soumettront à la concertation une sélection des 3 ou 4 options les plus pertinentes, en les comparant sur un grand nombre de thématiques.



EN BRETAGNE

Avec le diagnostic, des découvertes

Le diagnostic réalisé en prévision de l'aménagement de la RN 176 à la hauteur de l'estuaire de la Rance, a révélé l'extension de plusieurs types d'habitat d'intérêt communautaire : ce sont des milieux naturels remarquables au niveau européen. À partir de ce moment, la préservation de ces microcosmes, repérés sur les pentes abruptes qui jouxtent le pont Chateaubriand, a contribué à la définition et la sélection des variantes du projet.

LA CONCERTATION PUBLIQUE OU L'EXIGENCE DE TRANSPARENCE

Les conséquences de certains projets d'aménagement sur l'environnement et le cadre de vie des habitants ont convaincu les pouvoirs publics de la nécessité d'organiser des concertations publiques, préalablement à la réalisation de toute infrastructure routière significative.

Un double objectif : informer et écouter

Encadrée par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, la concertation préalable poursuit un double objectif : informer le public sur l'intérêt du projet et ses caractéristiques, d'une part ; écouter et recueillir les remarques et avis des citoyens et des associations qui les représentent, d'autre part.

Plusieurs dispositifs d'information et de participation sont ainsi mis, la plupart du temps pendant un mois, au service de ce dialogue : dossier de concertation, site Internet, plaquette synthétique de présentation, réunions publiques, mise à disposition de registres en mairies, permanences des services de l'État...

Concertation pour améliorer

Au terme de la concertation, une synthèse des avis et des observations est réalisée et rendue publique par le maître d'ouvrage.

La concertation, à l'issue de laquelle une variante sera retenue, favorise à la fois l'appropriation du projet par le public, tout en permettant à l'équipe en charge du projet d'enrichir sa connaissance des attentes des citoyens et son évaluation des enjeux du territoire.

Avec la concertation préalable, la discussion entre le maître d'ouvrage et le public ne fait que commencer. D'autres rendez-vous seront fixés pour poursuivre le dialogue.

EN BRETAGNE



Un meilleur tracé près de Merdrignac

La concertation préalable à la mise à 2x2 de voies de la RN164 à Merdrignac a donné lieu, début 2015, à des propositions très constructives de la part du public et des élus. Pour en tenir compte, le maître d'ouvrage a fait évoluer l'itinéraire routier prévu au départ, pour qu'il s'éloigne d'un hameau situé à l'est de Merdrignac.

LE TRACÉ SE PRÉCISE

La variante retenue à l'issue de la concertation va maintenant faire l'objet d'études techniques plus approfondies. Il s'agit principalement de préciser la géométrie du tracé, avec toutes les dessertes de parcelles et d'habitations, et de mesurer ses impacts futurs.

Évaluer les impacts du projet

-
Le maître d'ouvrage et ses équipes vont ainsi impulser des investigations pour que soient évalués les nuisances sonores que pourrait entraîner la nouvelle route, les besoins éventuels de remembrement des terrains agricoles ou encore, en application du code de l'environnement, les incidences de l'aménagement sur le milieu naturel.

Ces études dites d'impact comparent l'état initial de l'environnement du projet et les incidences que celui-ci pourrait avoir ; puis elles envisagent les mesures à prendre pour éviter, réduire et compenser ces éventuels effets négatifs. Elles se concluent par le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Solliciter l'avis de l'autorité environnementale

-
Avant la mise à enquête, la DREAL soumettra son étude d'impact à l'avis de l'Autorité Environnementale, organisme administratif indépendant qui est chargé de s'assurer de la qualité des études, des hypothèses et des raisonnements. Son avis, ainsi que les réponses alors apportées par le maître d'ouvrage, feront partie du dossier soumis à enquête publique.

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, UNE ÉTAPE DÉCISIVE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) offre un second temps d'échange avec les citoyens.

Le maître d'ouvrage informe

-
Cette procédure administrative a pour but d'informer et de recueillir une nouvelle fois l'avis du public, à un stade différent d'élaboration du projet : sa localisation précise, ses principales caractéristiques, ses impacts sur l'environnement et l'organisation à venir des travaux y sont présentés.

Le public s'exprime

-
Supervisée par un commissaire enquêteur, désigné par le tribunal administratif, l'enquête publique permet à chacun, par le biais de registres, de s'exprimer sur l'utilité du projet.

Le commissaire enquêteur se prononce

-
Dans son rapport, le commissaire enquêteur, après avoir pris en compte dans le cadre d'un dialogue contradictoire les demandes des citoyens et les arguments du maître d'ouvrage, se prononce, de façon motivée, sur l'utilité publique du projet et formule, le cas échéant, diverses recommandations (voire des réserves, ce qui est néanmoins rare).

Le préfet statue

-
Au terme de la procédure, si rien ne s'y oppose, le Préfet déclare le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle.

EN BRETAGNE

Limiter les nuisances sonores

-
Un budget de près d'un million d'euros est aujourd'hui envisagé pour la résorption des nuisances sonores liées à l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Plémet. À l'origine de cette décision : les modélisations commandées par la DREAL Bretagne à son bureau d'études ont permis de définir précisément les besoins en écrans acoustiques, en murs et merlons pour que le projet respecte la réglementation, voire aille au-delà.



EN BRETAGNE



Effets positifs à Châteauneuf-du-Faou

-
À l'issue de l'enquête publique sur la déviation de Châteauneuf-du-Faou, sur la RN164, après examen des recommandations du commissaire enquêteur, la DREAL Bretagne a prévu de créer un ouvrage supplémentaire de franchissement pour les riverains et agriculteurs, ou de nouveaux merlons pour réduire les nuisances sonores. L'enquête publique a également conduit à la décision de déplacer une déchetterie, ce qui rend le projet plus cohérent et génère d'importantes économies.

EN BRETAGNE

La protection des milieux aquatiques et des espèces, à Saint-Méen-le-Grand

L'autorisation sollicitée au titre de la loi sur l'eau, pour la mise à 2x2 voies de la RN164 entre Saint-Méen-le-Grand et la RN12, a été accordée à condition que des aménagements soient réalisés pour compenser les impacts sur les zones humides : l'État s'est ainsi rendu acquéreur de plusieurs hectares de terrains qui étaient autrefois des zones humides mais avaient été dégradés, et les a remis en état. Par ailleurs, des couleuvres à collier, une espèce protégée repérée sur l'emprise des travaux, ont été déplacées pour être préservées.



LE TEMPS DES AUTORISATIONS

Les autorisations sont assorties d'obligations de résultat qui seront régulièrement évaluées.

Une fois le projet déclaré d'utilité publique, de nouvelles études vont encore plus loin dans la définition du projet, l'appréciation de ses impacts et le choix des solutions destinées à y remédier. Parallèlement, plusieurs démarches réglementaires sont à ce stade nécessaires, pour obtenir des autorisations administratives et environnementales incontournables.

Préserver les ressources en eau

Le maître d'ouvrage doit ainsi déposer une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau. Ce dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique spécifique, présente dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier).

Protéger les espèces

Le maître d'ouvrage dépose également un dossier « espèces protégées » auprès des autorités départementales ou ministérielles, selon les espèces identifiées, et fait procéder à un diagnostic archéologique, lequel peut imposer des fouilles.

Toutes les autorisations accordées par les différentes instances étant assorties d'une obligation de résultat, des contrôles et des bilans réguliers devront être réalisés par le maître d'ouvrage. Des contrôles répétés sont également prévus.

Conserver le patrimoine archéologique

C'est aussi à ce stade que le maître d'ouvrage fait réaliser un diagnostic archéologique pour détecter d'éventuels vestiges.

LE TEMPS DES ACQUISITIONS FONCIÈRES

Suite à l'enquête publique préalable à la DUP, qui a délimité le périmètre des terrains que le maître d'ouvrage est susceptible d'acquérir, l'enquête parcellaire détermine au mètre près, les parcelles et les propriétaires concernés.

Bien préparer les éventuels transferts de terrains...

L'enquête parcellaire donne elle aussi lieu à une enquête publique, au terme de laquelle le commissaire enquêteur formule des recommandations qui tiennent compte des doléances des riverains. Il revient alors au président du tribunal administratif de prononcer un arrêté de cessibilité, nécessaire pour permettre ensuite le transfert de la propriété des terrains à la puissance publique.

... pour favoriser les accords à l'amiable

Un accord à l'amiable est recherché avec les propriétaires des parcelles que l'État doit acquérir pour réaliser son projet routier. Le maître d'ouvrage entame avec eux des discussions sur le prix, les indemnités et les conditions d'acquisition de leurs biens. En dernier recours, quand le dialogue et la négociation ne peuvent aboutir, le maître d'ouvrage a la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation.

EN BRETAGNE

L'attention portée aux enjeux agricoles

En fonction de l'ampleur des prélèvements de terrain générés par le projet, les communes peuvent entamer une opération de remembrement : la répartition des parcelles et leur accessibilité sont alors repensées, dans un souci de cohérence. Le maître d'ouvrage est amené à mettre ses réserves foncières à disposition de cette opération. C'est le cas au niveau de Montauban-de-Bretagne, à l'occasion de la mise à 2x2 voies de la RN164 entre Saint-Méen-le-Grand et la RN12 : de nouveaux chemins agricoles et ruraux, ainsi que deux boviducs, ont été créés pour permettre le passage des troupeaux sous la nouvelle route.

LE TEMPS DES DERNIERS RÉGLAGES

Dernière étape avant le coup d'envoi des travaux, les bureaux d'études examinent au mètre près le tracé définitif de la route et prévoient les systèmes d'assainissement qui seront nécessaires ; ils planifient aussi les déplacements de réseaux à opérer (conduite d'eau, télécommunication, gaz...) et anticipent les besoins de terrassement et les mouvements de terre que le chantier devra gérer.

C'est aussi à cette étape que le maître d'ouvrage affine le chiffrage financier du projet, prépare le phasage des travaux et la consultation des entreprises. Les entreprises seront désignées conformément au code des marchés publics.

LE TEMPS DES TRAVAUX

Si plusieurs années se sont écoulées depuis que l'idée a émergé, reste maintenant à la concrétiser : c'est la phase finale, qui donne à voir les nouveaux aménagements, mais qui s'accompagne, aussi, de désagréments.

Préserver la circulation

Conscient de ces enjeux, le maître d'ouvrage construit le planning et le phasage des travaux avec pour priorité de maintenir la continuité de la circulation, portant notamment une attention particulière aux axes les plus fréquentés.

Alternance de la circulation par tronçon, mise en place de déviations adaptées aux besoins des usagers de la route... tout est fait pour que la construction gêne le moins possible les habitants et usagers du territoire, qu'une communication réactive informera des évolutions du chantier.

Limiter les nuisances

Parallèlement, ce sont aussi les questions environnementales que le maître d'ouvrage doit prendre en compte : certaines opérations, comme la coupe des arbres ou la réalisation d'ouvrages hydrauliques, se prévoient, en effet, en fonction des saisons.

La conduite des travaux se doit, enfin, d'être attentive aux nuisances générées (bruit, poussière).

La mise en service intervient quand la chaussée est achevée et quand tous les dispositifs de sécurité (glissières, signalisation, marquage au sol) sont en place.

EN BRETAGNE

Priorité à l'innovation

La consultation des entreprises peut être l'occasion pour le maître d'ouvrage d'introduire de nouveaux critères de sélection, telle que la performance environnementale des techniques employées.

La mise à 2x2 voies de la déviation nord de Loudéac fait ainsi appel à une technique innovante de fabrication du béton, sur laquelle la DREAL Bretagne a travaillé avec les fournisseurs et laboratoires de l'entreprise retenue, pour trouver une « recette » pour la production du béton qui soit moins génératrice de gaz à effet de serre.

EN BRETAGNE



Le barreau de Pont-Lagot sur la rocade de Rennes

La mise en service, en décembre 2011, du barreau routier du Pont Lagot s'est faite sans qu'il ait été nécessaire de couper la circulation aux quelques 80 000 véhicules qui empruntent chaque jour la rocade de Rennes à laquelle ce barreau se raccordait. Si la RN12 a, de son côté, été ponctuellement fermée à la circulation, la DREAL Bretagne, avec la DIR Ouest, a réussi à planifier ces fermetures exclusivement la nuit.





COMMENT MÈNE-T-ON
**UN PROJET
ROUTIER**
EN BRETAGNE ?



semse 10248 • © DREAL, INGEROP, REGARDS, Michel OGIER

CONTACTS

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement (DREAL) Bretagne**

10 rue Maurice Fabre, 35065 RENNES

DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr
02 99 33 45 55

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE