

## La clause d'insertion sociale, un engagement respecté

La DREAL, en charge des politiques de développement durable, a souhaité intégrer la réinsertion sociale des personnes en difficulté dans les critères d'attribution des marchés. Le critère social a notamment été ajouté au marché concernant le prolongement des ponts de Cojan, de La Ville Gelfin et du Launay Grésillon. Pour être retenue, l'entreprise devait ainsi répondre à des attentes précises sur plusieurs volets : économiques, techniques, environnementaux et sociaux. Les candidats à l'appel d'offres s'engageaient à embaucher une personne socialement en difficulté pendant 1 050 heures.

L'entreprise Novello, qui a remporté le marché, a donc mis en place cette clause d'insertion sociale en agissant de deux façons complémentaires. Dès décembre 2013, elle a embauché en CDI une personne dotée de compétences dans le métier du



bâtiment et qui se trouvait en situation de chômage longue durée. Par ailleurs, l'entreprise a fait appel à des sociétés spécialisées dans l'intérim d'insertion, ce qui lui a permis d'embaucher régulièrement 3 manœuvres intérimaires en situation

de réinsertion. Sur ce chantier, un cinquième des 6000 heures de travail a ainsi été confié à ces personnes en situation de réinsertion sociale, soit l'équivalent d'un temps plein sur la durée des travaux.



## Le financement du projet

La mise à 2x2 voies de la déviation Nord de Loudéac est inscrite au Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014 pour la région Bretagne et au Contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020. D'un montant de 12,5 millions d'euros, les travaux sont financés, à parité, par l'État et le Conseil régional de Bretagne.

Le CPER 2015-2020 accorde la priorité à la finalisation de la mise à 2x2 voies de la RN164 entre Châteaulin et Montauban de Bretagne, avec près de 237 M€ de crédits inscrits, dont 145 M€ dans le département des Côtes d'Armor. Les opérations sont prises en charge à 50 % par l'État et 50 % par la Région Bretagne, ce qui représente pour ces deux partenaires un effort considérable.

## Comment s'informer sur le projet ?

Vous souhaitez suivre l'avancée des travaux du chantier de Loudéac en particulier ou de la RN164 en général ? Vous voulez nous contacter ? Rendez-vous sur le site de la DREAL Bretagne :

[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr) et cliquez sur l'onglet « infrastructures, sécurité, transports ».

Vous voulez connaître les conditions de circulation sur la RN164 ?

Le site de la DIRO (Direction interdépartementale des routes de l'Ouest) vous fournit toutes les informations :

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

# LettreInfo [N°3]

## Chantier Loudéac

JUN 2015



## Dernière ligne droite pour le chantier

La mise à 2x2 voies de la RN164 entre Châteaulin et Montauban-de Bretagne est un objectif majeur pour le territoire breton. Ce projet constitue la meilleure opportunité pour desservir dans de bonnes conditions le Centre Bretagne et permettra à la fois de renforcer le développement de ce secteur et de dynamiser l'économie régionale tout en améliorant la sécurité et le confort des usagers.

Conformément à l'engagement de l'Etat et de la Région Bretagne, nous continuons à vous informer de l'avancement de la mise à 2x2 voies de la déviation nord de Loudéac via cette Lettre Info.

Comme le prévoyait le planning nous entrons désormais dans les dernières étapes du chantier. La chaussée Sud de la future 2x2 voies est en cours d'achèvement.

Les interventions vont maintenant se concentrer sur la chaussée nord, et ce jusqu'à la fin de l'année. Après la mise en service, prévue pour la fin 2015, des travaux de jalonnement, de clôture et d'aménagement paysager seront réalisés, mais ils n'auront aucun impact sur la circulation.

Cette Lettre d'information n°3 est l'occasion de vous présenter précisément les dernières étapes du chantier, mais également de revenir en détail sur l'approche techniquement innovante qui a été mise en œuvre pour réaliser le pont de Cojan. Nous avons aussi



Mise en œuvre des enrobés sur la bretelle de sortie de Launay Grésillon

## Travaux : la chaussée Sud bientôt achevée



souhaité vous présenter un premier bilan concernant la clause d'insertion sociale mise en place, puisqu'un critère social avait été intégré au dossier d'appel d'offres du prolongement des ponts de Cojan, du Launay-Grésillon et de la Ville Gelfin,

aujourd'hui achevés. Comme tout au long du chantier, le contrôleur en charge des travaux de la DIR Ouest, Cyrille Régnier, est votre interlocuteur de proximité. Il répondra à toutes vos questions ou préoccupations au sujet des travaux.

Votre interlocuteur de proximité : Cyrille Régnier ☎ 06 25 52 26 69

## Quels travaux à venir ?

### Le point sur les dernières étapes

Actuellement, les principaux travaux s'effectuent sur la chaussée Sud. Les travaux préparatoires sont achevés et le revêtement de la chaussée est en cours : la plate-forme est recouverte de plusieurs couches d'enrobé. Lorsque le revêtement sera finalisé, la mise en place des dispositifs de sécurité débutera : glissières

en béton, panneaux de signalisation verticale et marquage horizontal. À la mi-juin 2015, la chaussée Sud sera terminée, ce qui permettra un basculement de circulation depuis la chaussée Nord. Pourront alors débuter les travaux concernant la chaussée Nord : le reprofilage de la chaussée existante, la reprise de l'assainissement, puis les travaux de revêtement et enfin la mise en place des dispositifs de sécurité. L'ensemble sera achevé pour la fin de l'année, permettant la mise en service de la 2x2 voies dans le respect du planning initial. Concernant la circulation, les mesures d'exploitation impactent

l'échangeur de Launay-Grésillon. Ainsi, pendant les travaux sur la chaussée sud, les bretelles sud de l'échangeur sont fermées et la déviation s'effectue au niveau de la commune de Loudéac. Lors des travaux sur la chaussée Nord, ce sont les bretelles nord de l'échangeur qui seront fermées. Les déviations s'effectueront également par la commune de Loudéac. Toutes ces informations seront rappelées et précisées dans la presse locale en temps voulu, ce qui permettra aux usagers et aux riverains de s'organiser au mieux.

## Avant / Après

Quoi de plus parlant que des visuels ? Afin de constater l'évolution concrète du chantier, nous vous proposons cette série d'images « avant/après », qui offre un aperçu des travaux réalisés ces derniers mois.



← Ces vues, prises depuis le pont du Chaffaud montrent la chaussée Sud. Sur la première photo, on voit le début du chantier avec le giratoire sud et, sur la gauche, les remblais. Sur la photo prise en fin de chantier, la 2x2 voies se dessine : les remblais ont laissé la place à la chaussée Sud.

Ces images sont prises depuis → la RD41, qui passe en dessous de la RN164. L'ouvrage a été modifié pour accueillir la chaussée élargie à 2x2 voies.



Avant

Après



Avant

Après

← Ce dernier avant/après montre depuis la voie communale de La Ville Gelfin, le prolongement de la buse métallique par un ouvrage en béton et la mise en place d'un perré habillé en pierre tout autour de l'arc qui soutient l'ouvrage.

### Zoom sur... Pont de Cojan: un défi technique relevé avec succès



L'élargissement du pont de Cojan a été l'occasion de tester une approche innovante. Julien Bonnal, responsable du projet à la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest nous en explique les grandes lignes.

À la demande de la DREAL<sup>(1)</sup>, maître d'ouvrage des travaux, l'entreprise retenue devait mettre en œuvre une approche performantielle pour élaborer la « recette » du béton employé. Habituellement, les fabricants de béton suivent des formules prédéfinies qui répondent aux demandes de l'approche classique, dite prescriptive.

L'approche performantielle nécessite davantage d'études et de préparation en amont, puisque l'entreprise doit imaginer la solution la plus adaptée pour répondre aux exigences de performance fixées par la DREAL.

Cette approche a pour avantage d'optimiser les coûts et de réduire l'impact sur l'environnement. En effet, la production de béton engendre l'émission de gaz à effet de serre et la matière première – le ciment – est onéreuse. Bien sûr, en adoptant cette démarche, l'entreprise investit davantage dans les recherches et les tests préalables. Pour le maître d'ouvrage également, cela a nécessité plus de temps à mettre en œuvre : la DREAL a travaillé en lien avec les laboratoires centraux de l'entreprise retenue – Lafarge – et avec la Direction Territoriale Ouest du Cerema<sup>(2)</sup>



pour réaliser les contrôles et le pilotage des essais. Le résultat s'avère très satisfaisant puisqu'au final l'économie de ciment atteint 30 kg par tonne de béton, soit 10 % par rapport à une formule classique. Quant aux performances en termes d'émission de CO<sub>2</sub>, il faudra attendre les résultats de l'éco-bilan mené sur ce chantier pour les connaître.

## Le calendrier des travaux restant à réaliser

### Avril - Juillet 2015

Chaussée Sud : travaux de revêtement routier puis mise en place des dispositifs de sécurité.

### Août - Décembre 2015

Chaussée Nord : reprofilage de la chaussée existante, reprise de l'assainissement, travaux de revêtement, mise en place des dispositifs de sécurité.

### Fin 2015

Mise en service de la 2x2 voies.

### Fin 2015 - Mai 2016

Travaux de jalonnement (reprise et actualisation des panneaux directionnels sur les voiries modifiées) travaux de clôtures et d'aménagements paysagers (plantations).

<sup>(1)</sup> DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

<sup>(2)</sup> CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement