

**Mise à 2 x 2 voies de la RN 164
dans le secteur de Rostrenen**
(Section Loméven - Plouguernével)

PIÈCE C :
NOTICE EXPLICATIVE



SOMMAIRE

I. PRÉSENTATION DU PROJET	3
I.1. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION	4
I.2. OBJECTIFS DU PROJET	4
I.3. L'HISTORIQUE DES DÉCISIONS ANTÉRIEURES	4
I.4. LE CHOIX DU PROJET PARMIS LES DIFFÉRENTS PARTIS ENVISAGÉS	5
II. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	7
II.1. LA SECTION COURANTE	8
II.2. LES ÉCHANGEURS.....	8
II.3. LES ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION.....	10
<i>II.3.1. Référentiel utilisé et caractéristiques générales</i>	<i>10</i>
<i>II.3.2. Les carrefours et rétablissements de communication.....</i>	<i>10</i>
<i>II.3.3. Réutilisation de voies existantes pour les itinéraires de substitution.....</i>	<i>10</i>
II.4. LE COÛT DU PROJET.....	10

I. Présentation du projet

I.1. Présentation de l'opération

Le projet consiste à aménager la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen, sur une section d'environ 15,5 km de long comprise entre le hameau de Loméven à l'ouest et le hameau de Kermaudez à l'est.

La RN 164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN 12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN 165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la région, avec la RN 12 (Rennes-Brest) et la RN 165 (Nantes-Quimper). La RN 164 est déjà aménagée en 2x2 voies sur 60 % de son itinéraire de 162 km.

Aujourd'hui, la section de cette route n'est plus suffisamment adaptée aux enjeux de mobilité, de sécurité et d'accessibilité du territoire.

Le projet d'aménagement concerne les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, Plouguernevel et Rostrenen.

L'aménagement de la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen répond aux objectifs de développement du territoire et d'amélioration de la sécurité et du confort des usagers.

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, a fait de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 164 une priorité. Les opérations en cours doivent être réalisées sans retard (chantiers en cours dans les secteurs de Loudéac et Saint-Méen-le-Grand, travaux à engager fin 2016/début 2017 sur Châteauneuf-du-Faou). Études, procédures et financements doivent être conduits afin de permettre à l'horizon 2020 l'engagement de la quasi-totalité des travaux de mise en 2x2 voies sur les sections restantes : ici dans le secteur de Rostrenen, avec un objectif de DUP en 2015 et de travaux en 2019, dans le secteur de Plémet, avec un objectif de DUP en 2017 et de travaux en 2020, dans le secteur de Merdrignac, avec un objectif de DUP en 2017 et de travaux en 2020, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne où, compte-tenu de la complexité technique et des enjeux environnementaux, la priorité sera donnée à la réalisation des études nécessaires dans l'objectif de l'obtention d'une DUP à l'horizon 2017.

Cette ambition a été traduite dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 par l'inscription de 237 M€ de crédits pour la réalisation des différentes opérations sur la RN164, dont 61 M€ pour le présent projet.

I.2. Objectifs du projet

La mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen vise à assurer une continuité routière cohérente, qui complétera le maillage existant en Cotes d'Armor.

Plus localement, la modernisation de la RN164 a pour objectif de renforcer le dynamisme du secteur de Rostrenen en améliorant ses liaisons vers les pôles urbains proches (Carhaix, Quimper, Brest) et plus loin Rennes et le reste du pays.

La mise à 2x2 voies bénéficie aussi à la sécurité par la création d'une route mieux dessinée, plus fluide et plus confortable, avec des accès sécurisés.

Au terme de son aménagement, la section de Rostrenen proposera :

- Un axe fluide à 2x2 voies où l'on circule tout au long de son itinéraire, sur une route moderne, agréable et sûre.
- Deux points d'échanges avec la création de deux échangeurs au niveau de la RD 87 et de la RD 790.
- Un temps de parcours fiable et prévisible, facteur clé pour conforter l'économie locale et l'emploi
- Une route insérée dans son environnement, qui prendra en compte la richesse des milieux naturels ou ruraux qu'elle traverse.

I.3. L'historique des décisions antérieures

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN 164 – l'axe routier du centre Bretagne – sur l'ensemble de son itinéraire.

La RN 164 assure la liaison venant de Rennes par la RN 12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN 165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud.

Actuellement, 98 km du tracé de la RN 164 sont aménagés en route à 2x2 voies. Ce parti-pris d'aménagement – 2x2 voies avec échangeurs dénivelés – est issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995. Décision soulignée par le projet de Schéma national des infrastructures de Transport (document prévu par le Grenelle de l'Environnement) et par le rapport de la mission parlementaire « Mobilité 21 » (juillet 2013) où l'aménagement de la RN 164 est retenu au titre des actions à engager pour « renforcer l'accessibilité des territoires ». Différents projets d'aménagement de la RN 164 bénéficient ainsi de financements, provenant principalement de l'État et de la Région pour un montant total de 116 M€, au Programme De Modernisation des Itinéraires (PDMI) de la région Bretagne 2009-2014.

La finalisation de l'aménagement de la RN 164 est en outre une priorité du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, et prévoit la mise en chantier avant 2020 dans la quasi-totalité des sections qui restent à doubler, en particulier dans le secteur de Rostrenen.

Pour préparer de futurs programmes d'investissements, l'État et la Région Bretagne ont décidé de financer à parts égales des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur les sections restant à élargir, pour y définir la consistance de nouveaux projets. Ceci a permis l'inscription de crédits au nouveau Contrat de Plan État-Région 2015-2020 pour ces différentes opérations.

Le projet d'aménagement entre Loméven et Plouguernevel, qui reliera l'extrémité est de la déviation sud de Carhaix et l'extrémité ouest de la déviation de Gouarec, s'inscrit dans ce cadre. Les études préalables y ont débuté en février 2012.

1.4. Le choix du projet parmi les différents partis envisagés

La phase d'élaboration du projet a connu trois grandes périodes :

- Février 2012 à Juin 2013 : diagnostic du territoire et étude des variantes possibles.
- Été 2013 : une concertation publique permettant l'expression de tous les usagers, riverains et acteurs locaux afin de permettre le choix de la variante à approfondir.
- Depuis fin 2013 : approfondissement du projet et élaboration de l'étude d'impact.



Parmi de nombreuses variantes explorées, seules les variantes les plus abouties (variantes nord, sud et aménagement sur place) ont été soumises à une concertation publique.

Deux variantes envisagées dans un premier temps n'ont pas été retenues pour être soumises à concertation :

- La variante centrale, intermédiaire entre la variante sud et la variante nord n'était pas un compromis intéressant entre les deux tracés cités. Éloignée de la RN 164 actuelle, elle avait aussi le désavantage de consommer plus de terres agricoles et d'affecter les zones humides et

les espaces boisés. La comparaison des variantes centrale et nord a mis en évidence un impact supérieur de la variante centrale.

- Une autre variante sud, qui était quasiment similaire à celle qui avait été étudiée dans l'APSI de 1995, ne présentait aucun avantage par rapport à la variante sud retenue pour la concertation. Cette dernière était en effet le résultat d'une optimisation de la variante de l'APSI (l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire) au regard des enjeux environnementaux actuels, pour limiter en particulier l'impact du projet sur les zones humides entre la RD 87 et la RD 790.

Une déviation de Rostrenen par le sud n'a pas non plus été proposée à la concertation dans la mesure où elle présentait des inconvénients majeurs et notamment :

- le trafic important de la RD 790, équivalent à celui porté par la RN 164, ne se serait pas reporté sur cette déviation par le sud,
- la situation de la RN 164 par rapport à l'agglomération de Rostrenen aurait dans tous les cas conduit à une longueur de tracé bien plus importante,
- le bâti plus présent qu'au nord aurait complexifié la conception et l'insertion du projet.



La variante aménagement sur place réutilise la route existante pour limiter les impacts. Il est vrai qu'elle impacte alors très peu le paysage, et que la section courante ne crée pas de coupures nouvelles dans le parcellaire agricole. C'est aussi la plus attractive en termes de trafic, donnant une bonne lisibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen. Néanmoins, la problématique des itinéraires de substitution implique au final une consommation d'espace agricole plus importante que la variante sud, et des enjeux sur le milieu naturel au moins aussi importants que pour cette variante sud.

En outre, elle est porteuse de contraintes pour les riverains, avec des temps de parcours pour les zones anciennement desservies par la RN qui seront rallongés.

Enfin, l'environnement habité rend délicate son insertion dans l'environnement humain (nettement plus de destruction de bâti et de nuisances sonores que les autres variantes).

Le tout pour un coût nettement plus élevé que les autres variantes.

La variante sud influe moins que les deux autres variantes sur le milieu naturel du territoire traversé du projet. Au niveau du paysage – de moindre qualité néanmoins que celui traversé par la variante nord – cette variante contribuera à créer un effet de coupure au nord de l’agglomération.

L’influence sonore et l’influence sur l’habitat sont intermédiaires entre la variante nord – la plus favorable – et la variante aménagement sur place – la plus défavorable. Elle est moins attractive pour le trafic que la variante aménagement sur place, mais plus que la variante nord. Néanmoins elle ne présente pas les mêmes désagréments pour les riverains de la RN 164 que l’aménagement sur place, et donne une meilleure lisibilité à la desserte des zones d’activité et de Rostrenen que la variante nord.

Son coût est du même ordre que celui de la variante nord. La variante sud est une solution qui semble présenter un certain équilibre dans ses avantages et inconvénients.

La variante nord témoigne d’une volonté de rechercher un tracé qui évite au maximum les impacts sur le milieu humain. De fait, c’est la solution la plus avantageuse en termes d’habitat et de nuisances sonores.

Néanmoins, c’est la moins favorable à l’environnement naturel et celle qui consomme le plus d’espace agricole. Elle demandera également une attention particulière pour son insertion paysagère dans un paysage de bocage.

Enfin, elle répond moins bien aux attentes en termes de desserte du territoire, car c’est celle qui capte le moins de trafic et donne moins de visibilité à la desserte des zones d’activité et de Rostrenen. Elle n’est pas non plus très avantageuse pour l’impact sur les milieux naturels.

Sur la base de l’analyse multicritères soumise à la concertation et de l’ensemble des avis recueillis, la variante sud a été retenue.

Pour les trois variantes de tracé plusieurs positions d’échangeurs ont été envisagées : pour la localisation d’un échangeur à l’ouest, elles étaient localisées entre la RD87 et la RD3, et pour la localisation d’un échangeur à l’est, elles étaient localisées et entre la R790 et Plouguernével.

Une comparaison fonctionnelle (attractivité en termes de trafic) et environnementale (impacts) a été conduite, qui a conduit à positionner l’échangeur ouest sur la RD87 et l’échangeur est sur la RD790.

Synthèse de l’analyse comparative des variantes retenues présentée à la concertation :

THÈMES	Variante ASP*	Variante Sud	Variante nord
Milieu physique			
Milieu naturel			
Zones humides			
Paysage			
Patrimoine culturel			
Habitat et nuisances sonores			
Urbanisme et principaux réseaux divers			
Activité agricole			
Autres activités économiques, tourisme et loisirs			
Longueur du projet	15,9 km	15,9 km	16,6 km
Confort / caractéristiques géométriques			
Report de trafic sur le projet (horizon 2025)			
Coût de l’opération : faisabilité technique	103 M€ TTC	92 M€ TTC	88,5 M€ TTC



Remarques

Le tracé présenté résulte des études d’avant-projet. L’enquête publique, les études de détail, la poursuite de la concertation avec les riverains jusqu’au lancement des travaux, restent susceptibles de conduire à des évolutions locales et des recherches d’optimisation.

Le périmètre soumis à la Déclaration d’Utilité Publique (« bande DUP ») (cf. pièce D) est ainsi plus large que l’emprise prévisionnelle du projet, pour permettre d’intégrer ces éventuelles évolutions ou adaptations. Les emprises exactes et définitives nécessaires à la réalisation du projet seront définies et portées à connaissance du public au stade de l’enquête parcellaire.

II. Caractéristiques principales du projet

II.1. La section courante

Les caractéristiques retenues pour cette voie sont celles de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) de décembre 2000 de catégorie L2.

La vitesse maximale autorisée est de 110 km/h.

Les caractéristiques minimales de la section courante sont les suivantes :

Tracé en plan	Rayon minimal	400 m
	Rayon minimal non déversé	650 m
Profil en long	Déclivité maximale	6 %
	Rayon minimal en angle saillant	6 000 m
	Rayon minimal en angle rentrant	3 000 m

Le profil en travers type est composé comme suit (Cf. illustration page suivante) :

- Chaque chaussée comporte 2 voies de 3.50 m de large, excepté au niveau du contournement de Plouguernevel (section Est) où la voie rapide réduite à 3.00 m conduit à deux chaussées de 6.50 m chacune ;
- Une bande d'arrêt d'urgence (BAU) de largeur 2.50 m ;
- Un terre-plein central (TPC) de largeur 3.00 m composé de :
 - Une bande dérasée gauche (BDG) de 1.00 m de chaque côté du TPC ;
 - Une bande médiane de 1.00 m permettant l'implantation des dispositifs de retenue.

Le choix d'une voie rapide à 3 m dans le secteur de Plouguernevel découle d'un souci de cohérence avec le profil mis en œuvre sur la section adjacente de déviation de Gouarec.

Le choix d'un profil à 3,5 m en dehors de la section de Plouguernevel repose sur des enjeux de trafic et le souci de cohérence avec le profil mis en œuvre sur la section adjacente de la déviation de Carhaix.

II.2. Les échangeurs

Pour les échangeurs, c'est le référentiel intitulé « échangeurs sur routes de type « autoroute » (complément à l'ICTAAL), paru en août 2013, qui est utilisé. Dans le cas présent les relations se faisant avec la voirie locale il s'agit de diffuseurs.

Les caractéristiques principales des diffuseurs sont les suivantes :

Tracé en plan	Rayon minimal	40 m (125 m pour la première courbe rencontrée (hors sortie en boucle)
	Déclivité maximale	6 %
Profil en long	Rayon minimal en angle saillant	1 500 m
	Rayon minimal en angle rentrant	800 m

Le profil en travers type des bretelles (cf. illustration page suivante), unidirectionnelles, est composé comme suit :

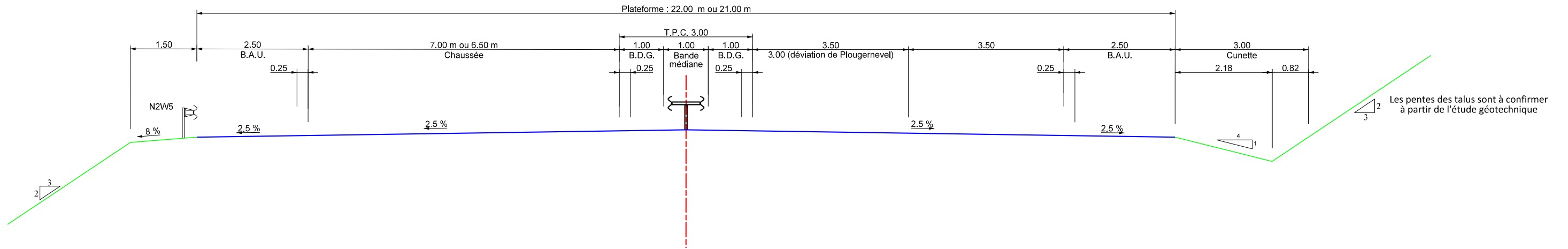
- Chaussée de 3.50 m de large ;
- Bande dérasée droite (BDD) de largeur 1.00 m, complétée par une berme stabilisée sur une largeur de 1.00 m (pour prendre en compte les contraintes d'exploitation de la voie) ;
- Bande dérasée gauche (BDG) de largeur 0.50 m.

Il y a deux échangeurs, ouest (avec RD3-87) et est (avec RD7910), complets.

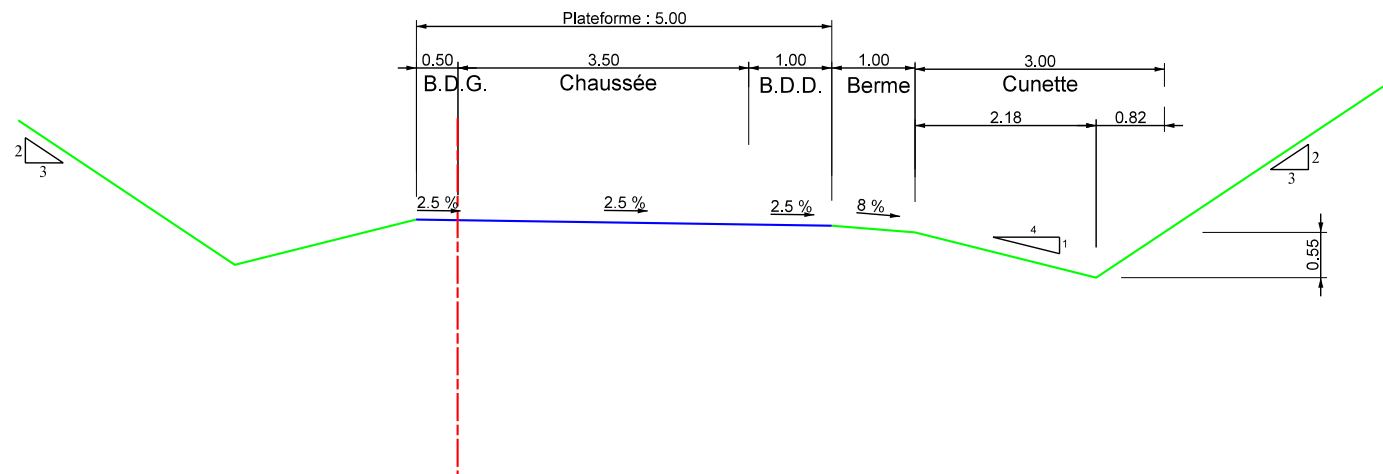
La configuration de l'échangeur sur la RD3 permet l'implantation d'une aire de repos unilatérale, accessible aux deux sens de circulation, raccordée sur cet échangeur.

Profils en travers types

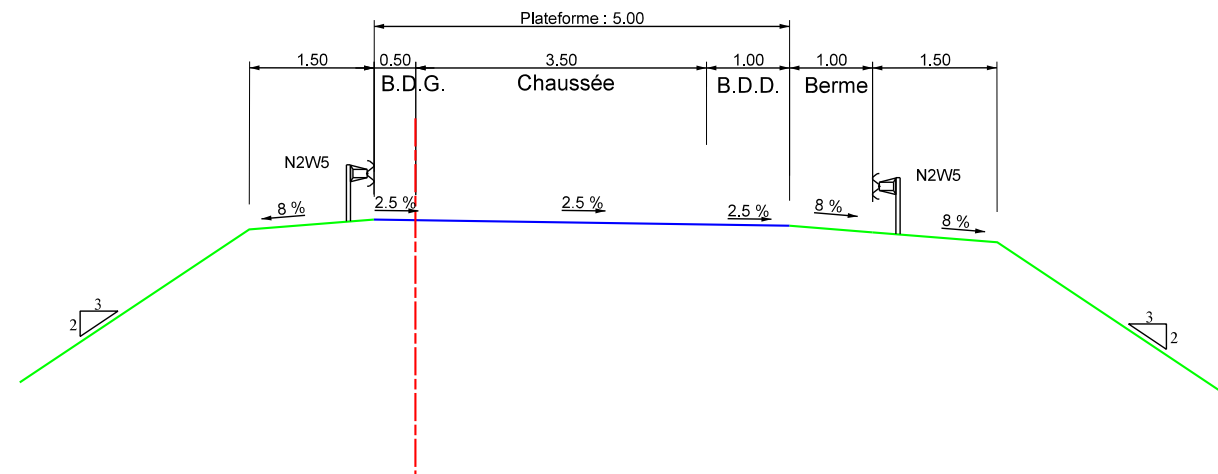
Section courante



Bretelles en déblai



Bretelles en remblai



II.3. Les itinéraires de substitution

II.3.1. Référentiel utilisé et caractéristiques générales

La voie nouvelle ayant vocation à adopter un statut de voie express, certaines catégories d'usagers n'y seront plus autorisées (véhicules agricoles, cycles, ...), et il convient donc de prévoir la réalisation d'itinéraires de substitution qui permettront de maintenir les possibilités de déplacements pour ces usagers dans le secteur concerné.

L'essentiel de l'itinéraire de substitution est constitué par la RN164 actuelle ou la route traversant actuellement Plouguernevel : les parties à construire assureront la continuité avec les éléments existants conservés, et se situent essentiellement à l'ouest de l'échangeur avec la RD87

Les itinéraires de substitutions seront conçus suivant le référentiel « Aménagement des Routes Principales » (ARP - Août 1994) de catégorie R60. La vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.

Les caractéristiques des itinéraires de substitution neufs sont les suivantes :

Tracé en plan	Rayon minimal	120 m
	Rayon minimal non déversé	600 m
Profil en long	Déclivité maximale	7 %
	Rayon minimal en angle saillant	1 500 m
	Rayon minimal en angle rentrant	1 500 m

Le profil en travers type est composé comme suit :

- Chaque chaussée comporte 1 voie de 3.50 m de large, voir 3.00 m, en fonction du trafic attendu ;
- Une bande dérasée droite de largeur 2.00, intégrant une surlargeur de chaussée de 0.25 m (pour marquage).

II.3.2. Les carrefours et rétablissements de communication

La mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen entraînera une suppression des accès directs à la RN164. Les carrefours ont été dimensionnés d'après le guide technique « Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales, carrefours plans » - SETRA – Décembre 1998.

Pour les voies de communication qui seront coupées, le projet prévoit des voies de rétablissement. Ces dernières concernent :

- La VC de Kerbiterrien,
- La RD87,
- La RD3,
- La RD23,
- La VC champ de course,
- La RD31,
- La RD790.

II.3.3. Réutilisation de voies existantes pour les itinéraires de substitution

En présence de tracé neuf de section courante, l'itinéraire de substitution pourra être constitué par les voies existantes, et notamment par la RN 164 actuelle.

Les voiries existantes susceptibles de pouvoir participer à l'itinéraire de substitution pourront admettre des caractéristiques inférieures à celle d'une voie de type R60.

II.4. Le coût du projet

Le coût du projet a été estimé à environ 102,3 millions d'euros TTC (base avril 2013) répartis comme suit : 82,7 millions d'euros pour la section Loméven – Kerlouis et 19,6 millions d'euros pour la déviation de Plouguernevel.

L'avis du Service des Domaines a été sollicité le 11 décembre 2014 en vue de connaître le coût des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet. La réponse de Services Domaines a été obtenue le 12 février 2015 (cf pièce H). Ce poste a été évalué à environ 2,2 millions d'euros.

Étant donné l'importance du linéaire et du coût du projet, une réalisation par phases successives reste possible. Les conditions d'un tel phasage opérationnel seront mieux appréciées avec les études de détail, mais trois sections peuvent se distinguer : de Loméven à l'ouest jusqu'à l'échangeur situé entre les RD3 et RD87, de cet échangeur jusqu'à l'échangeur de la RD790 et le secteur de Kerlouis, et la déviation de Plouguernevel.