

RN164

Liaisons de Merdrignac

(La Croix du Taloir – Déviation de Merdrignac / Déviation de Merdrignac – Les Trois Moineaux)



DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE B : Notice

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION
3	26/01/2017	Finalisation dossier avant enquête publique	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
2	25/08/2016	Reprise suite aux remarques sur V1	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
1	28/07/2016	Reprise suite aux remarques sur V0	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
0	20/06/2016	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 Présentation de l'opération

Le projet consiste à aménager à 2X2 voies les deux sections de la RN164 se raccordant à la déviation de Merdrignac et assurant la liaison entre :

- Section Ouest : liaison entre le créneau à 2x2 voies de La Lande aux Chiens – La Croix du Taloir à l'Ouest et la déviation de Merdrignac à l'Est (4.5km)
- Section Est : liaison entre la déviation de Merdrignac à l'Ouest et la déviation de Trémorrel – Les Trois Moineaux à l'Est (5km)

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Rostrenen, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN 165 en direction de Brest au nord et Quimper au sud. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la Région, avec la RN12 (Rennes-Brest) et la RN165 (Nantes-Quimper). La RN164 est déjà aménagée en route à 2x2 voies sur 60% de son linéaire 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 Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémorrel.

L'aménagement de la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Merdrignac 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 l'aménagement de la RN164 une priorité. Les opérations en cours à cette date doivent être réalisées sans retard (chantiers dans les secteurs de Loudéac et Saint-Méen-le-Grand) et des travaux sont à engager fin 2016/début 2017 pour Châteauneuf-du-Faou et en 2018 pour Rostrenen.

Etudes, procédures et financements doivent être conduits afin de permettre à l'horizon 2020 l'engagemement de la quasi-totalité des travaux de mise à 2x2 voies sur les sections restantes :

- Ici dans le secteur de Merdrignac, avec un objectif de DUP fin 2017 et des travaux en 2020,
- dans le secteur de Châteauneuf du Faou, avec des travaux à engager fin 2016/début 2017
- dans le secteur de Rostrenen, travaux en 2018
- dans le secteur de Plémet, avec un objectif de DUP en 2017 et des travaux en 2019,
- 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 pour une parfaite information du public dans l'objectif de l'obtention d'une DUP à l'horizon 2018 et des travaux après 2020.

Cette ambition a été traduite dans le contrat de Plan Etat Région 2015-2020 par l'inscription de 237M€ de crédits pour la réalisation des différentes opérations sur la RN164, dont 30M€ pour le présent dossier

1.2 Objectifs du projet

La mise à 2x2 voies de la RN164 sur les deux sections soit 9.5 km au total vise à assurer une continuité routière cohérente, qui complétera le maillage existant dans les Côtes d'Armor.

Plus localement, la modernisation de la RN164 a pour objectif de renforcer le dynamisme du secteur de Merdrignac en améliorant ses liaisons vers les pôles urbains proches (Loudéac, Rennes).

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 leur aménagement, les sections de Merdrignac proposeront :

- Un axe fluide à 2x2 voies où l'on circule tout au long de son itinéraire, sur une route moderne, agréable et sûre.
- Trois points d'échanges avec la finalisation des échangeurs existants,
- Un temps de parcours fiable et prévisible, facteur clé pour conforter l'économie locale et l'emploi
- Une route mieux insérée dans son environnement, qui prendra en compte la richesse des milieux naturels ou ruraux qu'elle traverse et qui améliorera les franchissements hydrauliques et écologiques actuels.

Concernant ce dernier point, les effets positifs attendus de cette infrastructure seront d'autant plus importants que les impacts sur la mise en valeur des territoires dans leurs paysages remarquables seront anticipés, maîtrisés et accompagnés.

1.3 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 RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Rostrenen, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud.

Actuellement, 101 km du tracé de la RN164 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 RN164 est retenu au titre des actions à engager pour « renforcer l'accessibilité des territoires ».

La finalisation de l'aménagement de la RN164 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 Merdrignac.

Le Contrat de Plan 2015-2020 de la région Bretagne, signé le 11 mai 2015, consacre cette ambition en allouant 30 M€ à la réalisation d'une des deux sections dans le secteur de Merdrignac. La deuxième sera financée par le prochain contrat de plan.

Les études préalables de cette opération ont débuté à l'automne 2013.

1.4 Le choix du projet parmi les différentes variantes envisagées

A partir de 2013, plusieurs variantes de tracé ont été étudiées et ont fait l'objet d'adaptations suite aux phases de concertation.

Première étape : Définition du fuseau d'étude (2013)

De part et d'autre de la déviation existante de Merdrignac, la topographie est contrastée :

- à l'est, le relief est peu accusé du fait de la situation en haut de bassin versant avec des amorces de talwegs (problématique zones humides) et la présence de la forêt de la Hardouinais,
- à l'ouest, la topographie est un peu plus marquée, la RN 164 actuelle constituant peu ou prou la ligne de partage des eaux entre le ruisseau Le Duc au nord et le ruisseau de La Ramée au sud qui devient l'Hyvel à l'aval de Merdrignac.

Afin d'éviter les secteurs plus sensibles, un premier fuseau d'étude a été défini de part et d'autre de la RN164 :

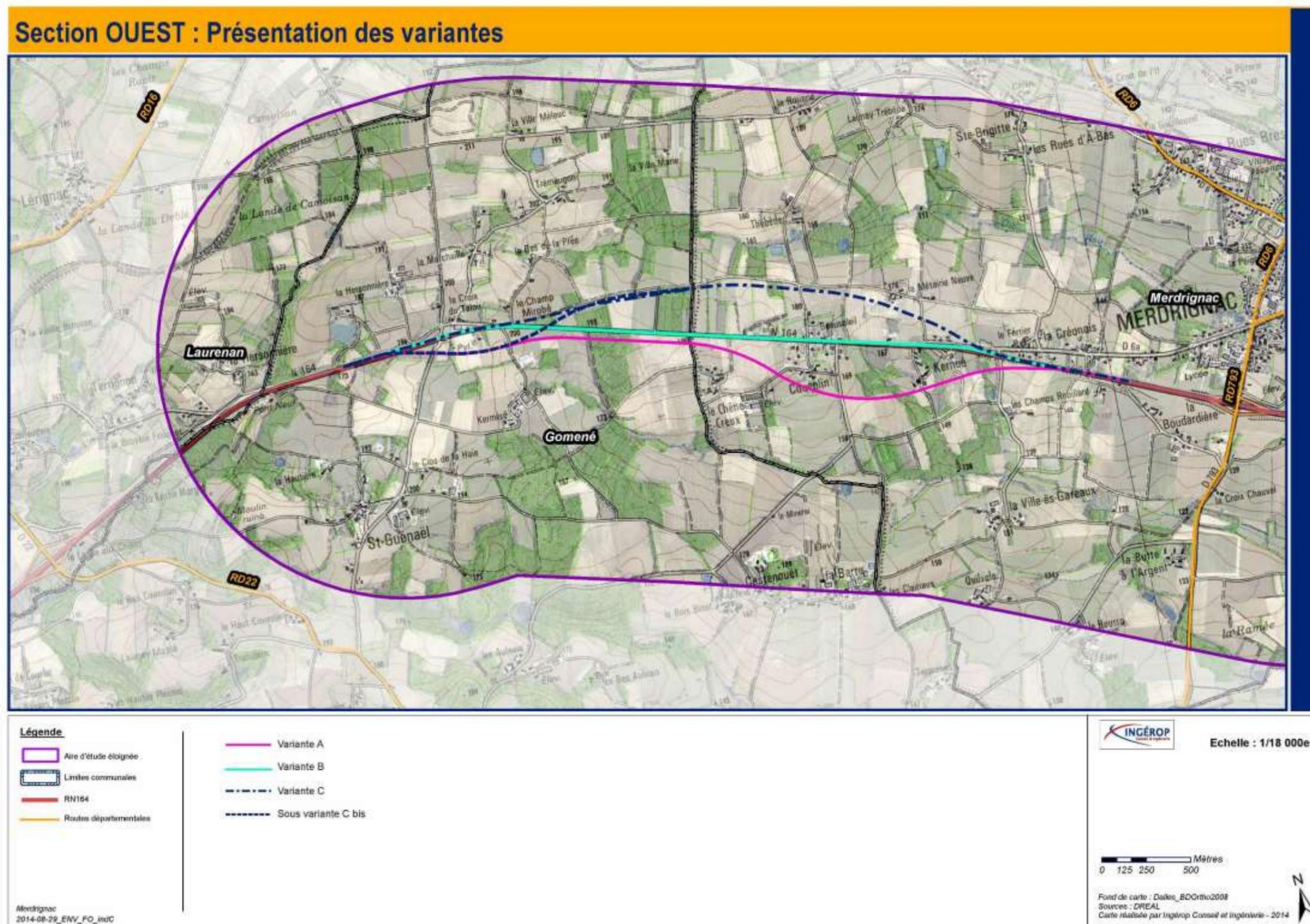


Proposition de fuseau d'étude (2013)

Deuxième étape : rechercher tous les tracés possibles à l'intérieur du fuseau d'étude (2014)

Section Ouest, entre le créneau de La Lande aux Chiens/La Croix du Taloir et la déviation de Merdrignac, trois variantes sont proposées :

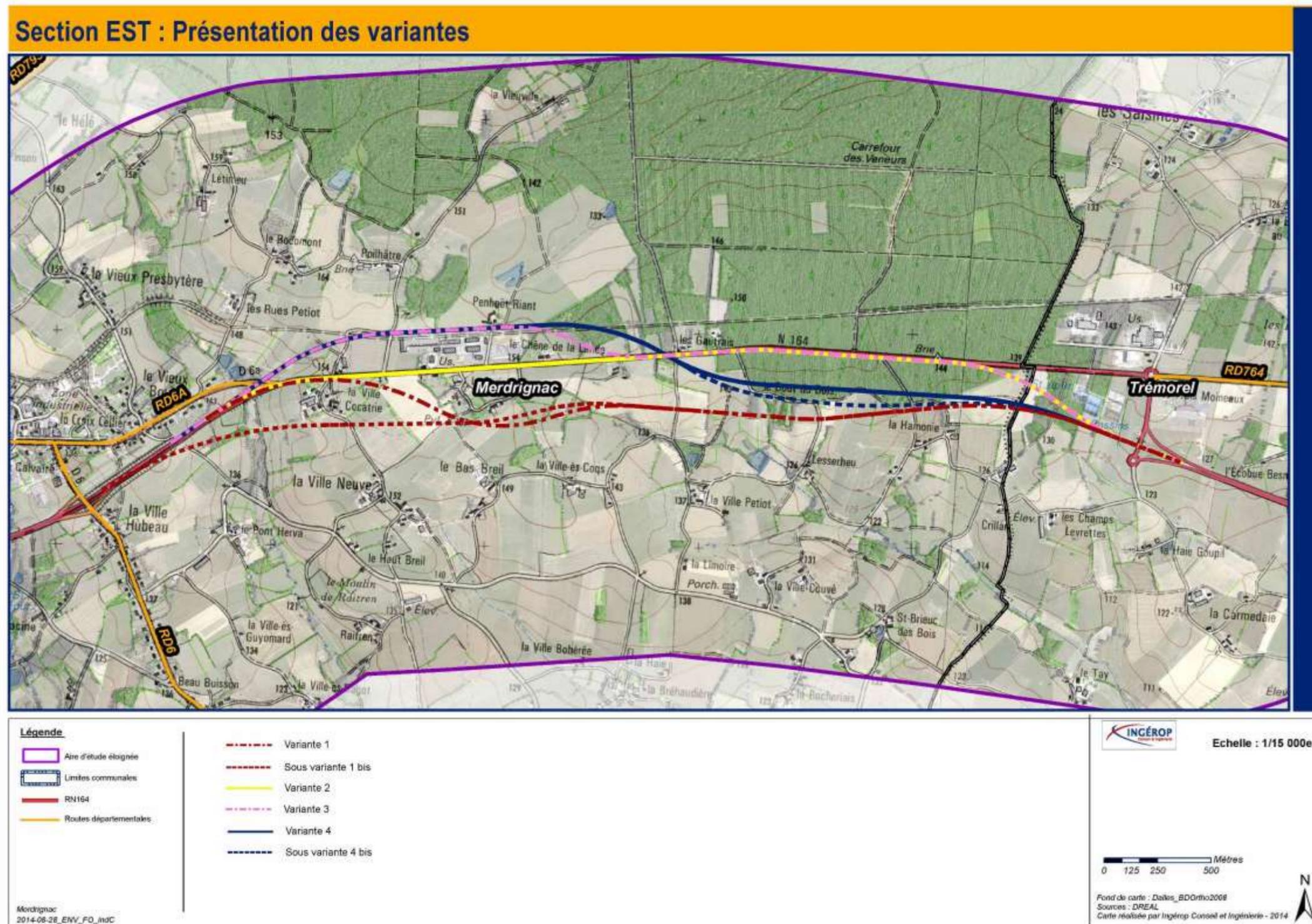
- La variante A : tracé au Sud de la RN164,
- La variante B : tracé en aménagement sur place
- La variante C : tracé au Nord de la RN164 avec une sous-variante Cbis (au niveau du hameau de la Croix du Taloir).



Propositions de variantes (2014)

Section Est, 4 variantes sont proposées :

- La variante 1 : tracé au Sud de la RN164 avec une sous-variante 1bis (au niveau du hameau de la Ville Cocatrie)
- La variante 2 : tracé en aménagement sur place
- La variante 3 : tracé en aménagement sur place pour la traversée de la forêt de la Hardouinai puis au nord de la RN164.
- La variante 4 : tracé qui mixe les variantes 1 au droit de la forêt de la Hardouinai puis la 3 avec une sous-variante 4bis (au niveau du hameau du Bout du Bois).



Propositions de variantes (2014)

Au cours de cette étape, il convient de rappeler qu'une variante qui passait franchement au nord de la RN actuelle au travers de la forêt de la Hardouiniais a été écartée en raison de son impact environnemental.

Troisième étape : le choix des variantes retenues (2015)

De la phase de concertation publique (janvier-février 2015), il est ressorti :

- Un consensus autour de la variante C pour la section Ouest.
- Pour la section Est, les avis des riverains étant partagés entre les variantes 1 et 4, la comparaison multi-critères de celles-ci a conduit le maître d'ouvrage à retenir la variante 4, qui était plébiscitée par les communes et le milieu agricole.

Quatrième étape : l'approfondissement de la solution retenue à l'issue de la concertation (2015-2016)

Lors de la concertation publique certaines optimisations ont été demandées :

- Sur le tracé,
- Sur l'itinéraire de substitution,

Suite à ces demandes, des études complémentaires ont été réalisées par la maîtrise d'ouvrage.

1.5 L'analyse multicritère

Afin de faciliter la démarche de concertation, une analyse multicritère a été mise en place. Cette dernière a consisté, pour chaque variante étudiée à comparer les impacts sur différentes thématiques (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, coût..). Puis, un code couleur a été attribué comme outil d'aide à la décision.

Il ne s'agit pas ici de reprendre des tableaux de comparaison présents dans l'étude d'impact mais de résumer les éléments importants qui en sont ressortis.

Codes couleur
favorable
pas d'impact
peu défavorable
défavorable
Très défavorable

1.5.1 La section Ouest

Le tableau de synthèse est présenté ci-après :

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	
					Sous-variante Cbis
Milieu physique					
Milieu naturel					
Paysage					
Milieu agricole					
Milieu humain					
Développement économique					
Contraintes techniques					
Coût		22 M€	22 M€	25 M€	25 M€

- Au regard des résultats de l'analyse multi-critère et à l'issue de la phase de concertation, un consensus est ressorti autour de la variante C.

1.5.2 La section Est

	Variante 0	Variante 1		Variante 2	Variante 3	Variante 4	
			Sous-variante 1bis				Sous-variante 4bis
Milieu physique							
Milieu naturel							
Paysage							
Activité agricole							
Milieu humain							
développement économique							
Contraintes techniques							
Coût		30 M€	30M€	32M€	32M€	31M€	31M€

A l'issue du processus de concertation, les avis des riverains étant partagés entre les variantes 1 et 4, le maître d'ouvrage a finalement tranché en faveur de la variante 4, plébiscitée par les communes et le milieu agricole tout en mettant en avant la nécessité d'optimiser son tracé au regard des enjeux humains et environnementaux.

2 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

Les solutions proposées pour les liaisons de Merdrignac sont l'aboutissement d'études techniques et environnementales. Elles présentent un compromis entre les sensibilités physiques, naturelles et humaines du site et les choix techniques inhérents à ce type de voie.

2.1 La section courante

2.1.1 Le tracé en plan

Section Ouest :

La section Ouest à une longueur de 4500 mètres.

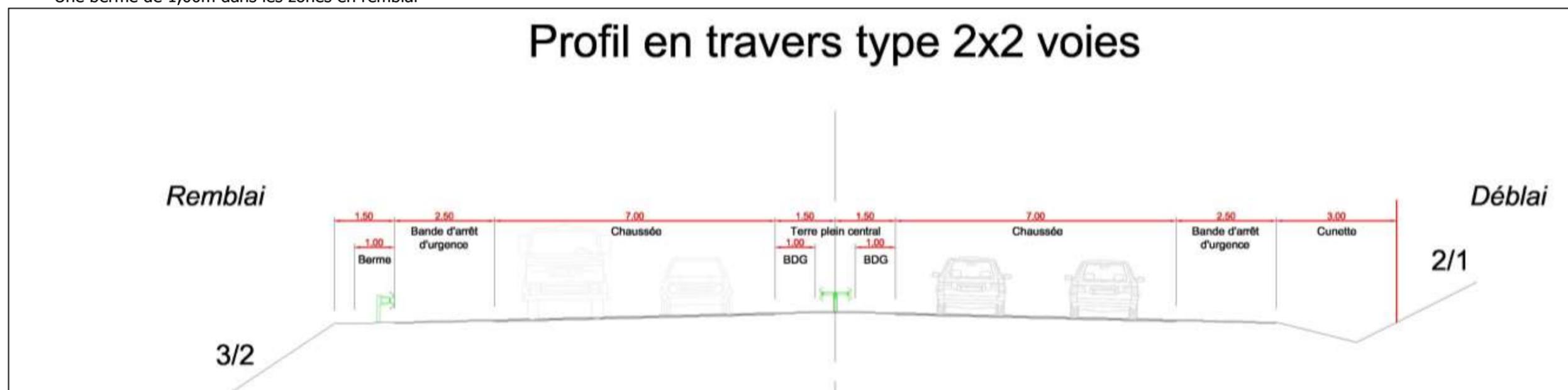
Section Est :

La section Est à une longueur de 5000 mètres.

2.1.2 Le profil en travers

La plateforme routière comporte :

- Deux chaussées comportant chacune deux voies de circulation de 3,50m
- Un Terre-Plein Central (TPC) de 3,00m comprenant deux Bandes Dérasées de Gauche (BDG) de 1,00m chacune
- Deux Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) de 2,50m chacune
- Une berme de 1,00m dans les zones en remblai



2.1.3 Le profil en long

Section Ouest :

D'Ouest en Est : le profil en long suit la rampe existante de 5,5% sur environ 100 mètres, puis une autre rampe de 1,3% avec un passage en déblais qui permet de positionner le rétablissement de la Croix du Taloir. Ensuite le profil en long redescend jusqu'à l'extrémité avec des pentes comprises entre 0,6% et 2%. La première partie de cette descente est en remblai de 2-3 mètres sur 1750 mètres, puis le profil en long passe en déblai de 2,50 mètres maximum avant de rejoindre le remblai existant.

Le projet se situe entre 158 et 201 mètres d'altitude.

Section Est :

D'Ouest en Est : le profil en long commence par une rampe de 0,4% avec un remblai jusqu'à 8.7 mètres de haut pour passer au-dessus de l'itinéraire de substitution. Puis il continue avec une rampe de 1,1% dans un déblai de 6 mètres maximum. Ensuite le profil en long descend d'abord en léger remblai, puis en déblai de 6 mètres au niveau du franchissement de l'ancienne RN164 (avec des pentes comprises entre 0,5% et 2,1%). La ligne rouge remonte pour passer au-dessus du passage faune, avant de redescendre jusqu'à la fin du projet (soit en petit remblai, soit en petit déblai) avec des pentes comprises entre 0,8% et 1,7%.

Le projet se situe entre 127 et 156 mètres d'altitude.

2.2 Les échangeurs

Deux points d'échanges complets sont prévus au niveau de Merdrignac (déjà quasiment réalisés dans la cadre de la déviation de Merdrignac mise en service en 1990):

- A l'Ouest de Merdrignac : l'échangeur de La Boudardière
- A l'Est de Merdrignac : l'échangeur de la Ville Hubeau (auquel il manque la bretelle de sortie vers Merdrignac depuis Rennes)

De même le raccordement de la liaison Merdrignac – Les Trois Moineaux à la déviation de Trémoriel mise en service en 2004 se fera au niveau d'un échangeur complet (bretelles de sortie et d'entrée côté Est déjà réalisées).

Dans le cadre de l'opération, il s'agira de compléter ces aménagements.

2.3 L'itinéraire de substitution

La voie nouvelle devant se voir conférer 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'un itinéraire de substitution qui permettra de maintenir les possibilités de déplacements pour ces usagers dans le secteur concerné.

2.3.1 La section Ouest

Afin de limiter les consommations foncières, mais également dans un souci d'optimisation financière de l'ensemble de l'opération, d'Ouest en Est, l'itinéraire de substitution :

- **S'appuie sur des voies existantes** : Depuis l'échangeur de la Lande aux Chiens, il utilise la RD22 puis la Voie Communale de St Guénaël avant de rejoindre la RN164 actuelle au droit de la Croix du Taloir. Compte tenu des caractéristiques actuelles de la RD22 et de la voie communale de St Guénaël (de 3,50m à 4,50 mètres de large) des aménagements ponctuels seront réalisés (aménagement de carrefours et de points de croisement) afin de faciliter la circulation des riverains ainsi que des engins agricoles.
- **Tracé neuf** de 5,50 mètres de large au Sud de la Croix du Taloir sur 850 mètres,
- **Réutilise la RN164 actuelle** jusqu'au hameau de Kernué,
- **Tracé neuf** de 5,50 mètres de large entre le Hameau de Kernué et les Champs Robillard sur une longueur de 1100 mètres avec potentiellement l'acquisition d'une habitation très proche de la 2x2 voies,
- **S'appuie sur une voie existante** pour rejoindre l'échangeur de la Boudardière via la RD793. Compte tenu des caractéristiques actuelles de la voie communale de la Boudardière (3,50m à 4,00m de large), mais également des contraintes liées au bâti, un élargissement ponctuel de la voie pourra être nécessaire. Cet élargissement pourrait conduire à l'acquisition d'une habitation en fonction des solutions techniques possibles.

2.3.2 La Section Est

S'agissant d'une section en tracé neuf, l'itinéraire de substitution réutilise la RN164 actuelle depuis la RD6a (au Vieux Bourg) jusqu'au giratoire de l'échangeur des Trois Moineaux.

Sur cette section, l'itinéraire réutilise entièrement la voie existante où aucun aménagement n'est à envisager, sauf au niveau des ouvrages de franchissement de la 2X2 voies.

2.3.3 La section centrale

Concernant les échanges Est /Ouest, la RN 164 est actuellement utilisable par les engins agricoles, depuis l'échangeur de la Lande aux Chiens situé sur la commune de Laurenan à l'Ouest jusqu'au rond-point des Trois Moineaux sur la commune de Trémol à l'Est, y compris le contournement Sud de Merdrignac.

Après projet, la déviation Sud de Merdrignac située entre l'échangeur de La Boudardière et celui de La Ville Hubeau restera ouverte aux engins agricoles. Les engins agricoles pourront continuer à l'emprunter jusqu'à la mise en service de l'itinéraire de substitution correspondant, dont la réalisation ne fait pas partie de la présente opération et sera concrétisée ultérieurement. Il n'y aura ainsi aucune modification vis-à-vis des déplacements existant actuellement. La croissance du trafic sera lente et progressive, et le niveau de trafic restera limité à moyen terme.

Il est prévu d'intégrer l'aménagement d'un itinéraire de substitution au droit de la déviation actuelle de Merdrignac dans un dossier spécifique ultérieur relatif à la finalisation de la mise en voie express des sections déjà à 2x2 voies de la RN164, d'autres situations comparables pouvant être rencontrées sur les sections les plus anciennes. Les études de cet itinéraire de substitution seront néanmoins menées par le maître d'ouvrage dans la suite du présent projet, pour identifier les futures solutions. Un dossier spécifique sera envisagé après finalisation des études en cours sur les autres sections restant à mettre à 2x2 voies.

Face aux inquiétudes des agriculteurs, des solutions ont été examinées pour cet itinéraire de substitution et présentées lors des comités de suivi.

2.4 Les rétablissements des communications

La mise à 2x2 voies de la RN164 au niveau des liaisons de Merdrignac entrainera une suppression des accès directs à la RN164.

Pour les voies de communication qui seront coupées, le projet prévoit des voies de rétablissement.

Hauteur libre sous ouvrage d'art, pour la circulation sur :

- la 2 x 2 voies : 4,85 minimum
- les voies de substitution et les voies communales: 4,40 minimum

2.4.1 La section Ouest

Trois franchissements sont prévus :

- La voie communale entre le hameau de la Croix du Taloir et St Guénael,
- La voie communale entre les hameaux de Thébède et Beusoleil,
- La voie communale entre la Créonais et les Champs Robillard.

Le projet prévoit 3 ouvrages neufs de rétablissement sur la section Ouest :

	Type de passage	Voie concernée	Localisation	Dimensions (largeur x longueur)
PS-O-1	Passage Supérieur	Voie communale	La Croix du Taloir	10 x 50 m
PI-O-2	Passage inférieur	Voie communale	Beusoleil	10 x 26 m ⁽¹⁾
PI-O-3	Passage inférieur existant à prolonger	Voie communale	La Créonais	8 x 10 m ⁽²⁾

2.4.2 La section Est

Quatre franchissements sont prévus :

- La RN164 actuelle et sa sortie vers la RD6a entre le Vieux Bourg et le hameau de la Ville Cocatrie,
- La RN164 actuelle entre les hameaux du Chêne de la Lande et des Gautrais,
- La faune moyenne au niveau du Bout du Bois,
- La grande faune entre la forêt de la Hardouiniais et l'échangeur des Trois Moineaux.

Le projet prévoit 4 ouvrages neufs de rétablissement sur la section Est :

	Type de passage	Voie concernée	Localisation	Dimensions (largeur x longueur)
PI-E-1	Passage Inférieur	RN164 actuelle	La Ville Cocatrie	10 x 48 m
PS-E-2	Passage Supérieur	RN164 actuelle	Le Chêne de la Lande	10 x 73 m
PI-E-3	Passage inférieur	Passage faune (forêt de la Hardouiniais)	Le Bout du Bois	8 x 24 m
PS-E-4	Passage Supérieur	Passage grande faune (forêt de la Hardouiniais)	Entre l'échangeur des Trois Moineaux et la forêt de la Hardouiniais.	12 x 50 m

2.5 Le principe d'assainissement

Le principe d'assainissement des eaux pluviales retenu pour la mise à 2x2 voies de la RN164 au niveau des liaisons de Merdrignac est un assainissement de type séparatif. Il permet une séparation des eaux de la plateforme routière et des eaux des bassins versants naturels interceptés. Les premières transitent par des bassins de rétention avant rejet dans les milieux récepteurs tandis que les secondes sont rejetées directement au milieu naturel.

Le projet comprend la création de 6 bassins pour la décantation (3 sur chaque section) des eaux pluviales de la plateforme routière et pour un éventuel piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle.

(1) ¹ Largeur de 10 mètres pour la visibilité et le chemin de randonnée

(2) ² Ouvrage existant à prolonger

2.5.1 La section Ouest

Ce principe d'assainissement aboutit à la mise en place de 3 bassins de rétention nommés :

- BRO-1 sur la commune de Laurenan (en rive Est du ruisseau du Cancaval)
- BRO-2 au Nord du hameau des Champs Robillard
- BRO-3 entre les Champs Robillard et la Boudardière

2.5.2 La section Est

Ce principe d'assainissement aboutit à la mise en place de 3 bassins de rétention nommés :

- BRE-1 entre la RD6a et la RN164
- BRE-2 à l'Ouest du hameau du Bout du Bois
- BRE-3 au Sud-Ouest de l'échangeur des Trois Moineaux

2.6 La gestion des matériaux

2.6.1 La gestion des matériaux pour la section Ouest

L'estimation des quantités de matériaux en jeu dans le projet de mise à 2x2 voies au stade des études d'avant-projet, est la suivante :

→ Les déblais du projet sont de 220 000 m³. Avec une hypothèse de réutilisation de 60% (qui dépend des conditions de terrassement : météo, traitement..) :

- 120 000 m³ seront réutilisés en remblai,
- 100 000 m³ seront réutilisés pour les merlons et les aménagements paysagers ou mis en dépôt sur le site.

→ La totalité des remblais (120 000 m³) seront réalisés à partir des déblais réutilisables.

→ La couche de forme (environ 80 000 m³) sera réalisée avec des matériaux d'apport.

→ La terre végétale issue du décapage sera réutilisée pour le revêtement des talus, des merlons, des modelés et pour la remise en culture des zones de dépôts.

2.6.2 La gestion des matériaux pour la section Est

L'estimation des quantités de matériaux en jeu dans le projet de mise à 2x2 voies au stade des études d'avant-projet, est la suivante :

→ Les déblais du projet sont de 310 000m³. Avec une hypothèse de réutilisation de 60% (qui dépend des conditions de terrassement : météo, traitement..) :

- 180 000m³ seront réutilisés en remblai,
- 130 000m³ seront réutilisés pour les merlons et les aménagements paysagers ou mis en dépôt sur le site.

→ La totalité des remblais (180 000 m³) seront réalisés à partir des déblais réutilisables.

→ La couche de forme (environ 86 000 m³) sera réalisée avec des matériaux d'apport.

→ La terre végétale issue du décapage sera réutilisée pour le revêtement des talus, des merlons, des modelés et pour la remise en culture des zones de dépôts.

2.7 Le coût du projet

Le coût du projet est évalué à :

- 24 millions d'euros (valeur TTC 2015) pour la section Ouest
- 29 millions d'euros (valeur TTC 2015) pour la section Est.