

Mise à 2x2 voies de la RN164

Comité de suivi de l'aménagement de l'itinéraire



Réunion du 11 mai 2015



Ordre du jour de la réunion

- Programme du CPER 2015-2020
- Organisation mise en place
- Modalités de conduite des projets routiers
- Avancement des différentes opérations

Rappel sur les ambitions du projet

- Engagé à la fin des années 80, entériné par un Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire en 1995, l'aménagement à 2x2 voies est aujourd'hui réalisé sur 98 des 162 km de l'itinéraire, de Montauban-de-Bretagne à Châteaulin
- Un outil au service du développement du Centre Bretagne, dont le désenclavement ne peut qu'être routier
- Un axe, alternatif aux deux axes littoraux, où le trafic augmente de manière de plus en plus dynamique

Programme du CPER 2015-2020



Objectif stratégique n°4 du volet Mobilité Multimodale du CPER : désenclaver le centre Bretagne par la mise à 2x2 voies de la RN164

- Permettre, à l'horizon 2020, l'engagement de la quasi-totalité des travaux de mise en 2x2 voies de la RN164 en cohérence avec les calendriers des procédures et des études
- Cohérence totale avec les objectifs du Pacte d'Avenir pour la Bretagne
- Opérations prises en charge à **parité par l'État et la Région**, sauf sur Châteauneuf-du-Faou où le Conseil général du Finistère participait historiquement
- Enveloppe globale de 237 M€ (hors études amont)
- Une ambition permise par les études engagées depuis 2012



Programme d'études et de travaux permis par le CPER*

Secteur	Linéaire (km)	Montant Inscrit au CPER 2015-2020 (M€)	Département	Ce qui est permis par le CPER 2015-2020	
				Études et procédures	Travaux
Loudéac	3	1,55	22		Fin des travaux en cours
Liaison entre Saint-Méen et la RN12	5,4	25,65	35		Fin des travaux en cours
Châteauneuf-du-Faou	12,5	65	29	Études de projet et acquisitions foncières pour l'ensemble des projets	Intégralité des travaux
Rostrenen	15	61	22		Deux des trois phases fonctionnelles de travaux
Plémet	8	50	22		Intégralité des travaux
Merdrignac Est et Ouest	9	30	22		Travaux de l'une des deux sections
Mûr-de-Bretagne	11	3,65	22		

** Les montants, tels qu'arrêtés à ce jour, pourront évoluer, notamment lors de la revoiture du CPER*

Une mobilisation exceptionnelle pour l'achèvement

- L'État produit un effort sans précédent en menant de front l'ensemble des procédures pour la réalisation de toutes les sections à aménager
- A l'échelle nationale, le poids du volet routier dans le volet mobilités du CPER breton fait figure d'exception
- La Région Bretagne est la seule région de France avec une intervention aussi massive en volume et en pourcentage sur un programme routier, et se substitue à toutes les collectivités locales même si elle n'a aucune compétence routière
- L'État et la Région améliorent de manière significative les déplacements locaux



Un levier pour l'économie

- Les chantiers conduits représentent l'équivalent de 200 emplois pendant toute la durée du CPER (6 ans)
- Les entreprises répondant aux appels d'offre sont majoritairement des PME régionales
- Le maître d'ouvrage prévoira des clauses sociales adaptées dans ses marchés de travaux, pour favoriser l'insertion et la formation de personnel en difficultés
- Le programme engagé au CPER donne de la lisibilité à moyen terme aux acteurs économiques
- L'aménagement du linéaire encore aujourd'hui à 2x1 voie représentera un gain de confort, de sécurité et de temps de parcours

Organisation mise en place



Mobilisation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre publiques (1)

- La mission du **maître d'ouvrage (MOA)** est de définir le projet, son calendrier, son coût, et de le faire réaliser : le maître d'ouvrage assure le pilotage des études, la conduite des procédures réglementaires, la gestion et la programmation budgétaire, la passation des marchés de travaux, la concertation et la communication...
 - Cette mission est ici assurée en intégralité par la Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale de la **DREAL Bretagne**, pour le compte du Ministère des Transports
- La mission du **maître d'œuvre (MOE)** est de concevoir le projet voulu par le maître d'ouvrage : il réalise les études, l'aide à passer les marchés de travaux, dirige l'exécution des travaux
 - Dans la mesure du possible, la maîtrise d'œuvre (MOE) en phase études de projet et suivi de chantier sera assurée sur tous les projets par les Services d'Ingénierie Routières (SIR) de Rennes ou de Nantes de la **DIR Ouest**.

Mobilisation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre publiques (2)

- Outre sa compétence, la maîtrise d'œuvre publique procure une réactivité et une souplesse précieuses au regard des objectifs ambitieux de calendrier
- Elle est néanmoins entourée de quantités de bureaux d'études privés apportant leur expertise
- Pour l'État, cela représente environ 15 emplois en MOA et 25 emplois en MOE sur toute la durée du CPER
- Le coût pour l'État de ces interventions en régie (hors CPER donc) est compris entre 15 et 20 M€, soit 5 à 6 % du coût des opérations

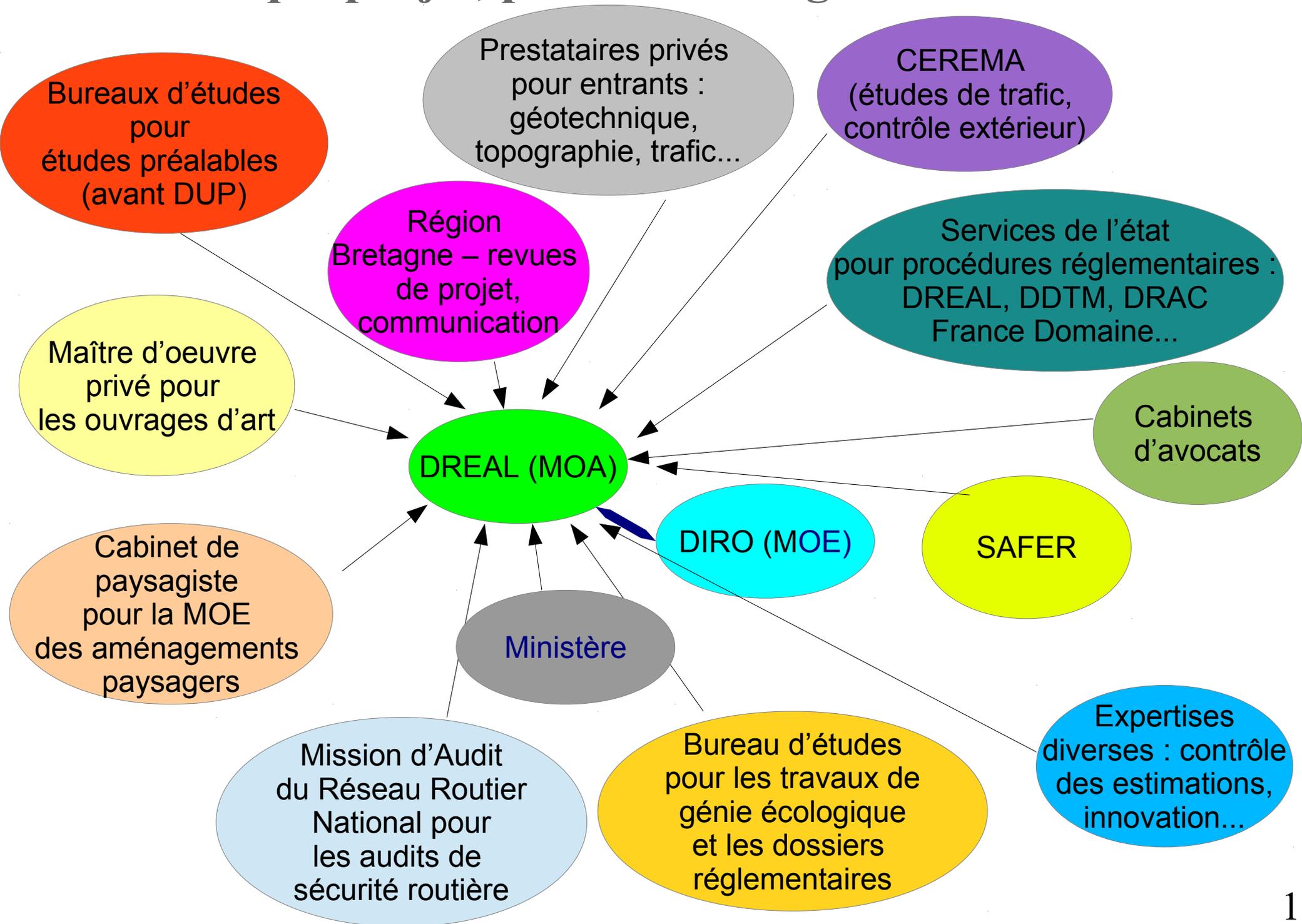
Organisation de la maîtrise d'ouvrage

Le pilotage d'une opération est assuré par une organisation en mode projet :

- Un directeur de projet, garant du respect des objectifs de coût, de délai et de qualité du projet
- Un chef de projet, ou responsable d'opérations routières, représentant du maître d'ouvrage et pilote de l'ensemble des prestations, assisté d'un chargé d'études
- Des intervenants sur le champ du foncier
- Une équipe en appui sur les fonctions supports (gestion financière, commande publique...)
- Un Plan Qualité d'Opérations qui définit un planning directeur, l'organisation des productions (qui fait quoi) et de ses contrôles, les enjeux de communication, les risques à appréhender etc



Sur chaque projet, plus d'une vingtaine d'intervenants



Gouvernance (1)

- Un comité de suivi global de l'itinéraire, co-présidé par l'État et la Région, pour :
 - être le garant du respect des engagements du CPER et du Pacte d'avenir
 - Permettre des arbitrages sur l'emploi des crédits (notamment à la revoyure du CPER)
 - Assurer une cohérence d'ensemble des projets en donnant une vision globale des aménagements en cours
 - Permettre une remontée des besoins globaux en déplacements, notamment routiers
 - Communiquer sur l'avancement global du projet

Gouvernance (2)

- Des comités de suivi par opération, co-présidés par l'État et la Région, se réunissant tous les 6 mois environ : instances décisionnelles sur les éléments programmatiques et les grandes étapes d'élaboration de chacun des projets
- Des revues de projet régulières entre l'État et la Région pour partager l'avancement de cette ambition commune et créer les conditions de la réussite de chaque projet

Concertation et communication

- Des phases formalisées de concertation (« L.300-2 », enquêtes publiques)
- Une information de proximité du maître d'ouvrage, sur chaque projet : réunion publique, permanences, rencontres individuelles, lettres de chantier...
- Une communication plus globale sur ce grand projet :
 - Un site Internet dédié (automne 2015)
 - Des visites de chantier, invitation presse...

Modalités de conduite des projets routiers

Les quatre temps d'un projet routier

- Des études dites **d'opportunité** : diagnostic initial, étude et comparaison de différentes variantes, puis concertation publique pour un choix de variante
- Des études dites **préalables** : définition des caractéristiques du projet à soumettre à enquête publique, des mesures d'insertion dans l'environnement (étude d'impact), puis enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

→ *A l'issue, approbation d'un programme et d'un dossier des engagements de l'État. Jusqu'à ce stade, le financement est hors CPER*

- Des études dites de **projet** : conception détaillée, maîtrise foncière, conduite de diverses procédures réglementaires
- La phase **travaux** : la rédaction des dossiers de consultation des entreprises, la passation des marchés, la conduite du chantier, la mise en service

→ *Le projet n'est pas encore fini : suivi des mesures compensatoires, classement/déclassement des voiries*



Les procédures réglementaires

- Elles visent à s'assurer que tous les intérêts individuels, thématiques ou collectifs sont bien pris en compte à leur juste mesure par le projet
- Concertation L.300-2
- Avis de l'Autorité Environnementale
- Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Enquête parcellaire (et ordonnance d'expropriation, arrêtés de cessibilité)
- Dossier et enquête loi sur l'eau
- Archéologie préventive (diagnostic, fouille éventuelle)
- Dossier et arrêté dérogation espèces protégées
- Aménagement Foncier Agricole et Forestier éventuel
- Saisine éventuelle du Commissariat Général à l'Investissement sur l'évaluation socio-économique
- Audits de sécurité routières (3 au long du projet)



Maîtriser les plannings des opérations

- Temps de la concertation + temps des études techniques + temps des procédures réglementaires → au final, un délai de 8 à 10 ans est nécessaire entre le lancement des premières études et la mise en service d'un tronçon de route

3 à 3,5 ans
Études et concertations
nécessaires à la DUP

2,5 à 3 ans
Autres phases
avant travaux

2 à 4 ans
Travaux

- Conditions de maîtrise des délais par la DREAL : planification étroite (un planning-type complet compte 5 à 600 étapes), qualité de la concertation, anticipation des phases d'études, identification des risques...
- Aléas toujours possibles : pas de mise à disposition optimale des crédits, absence de consensus sur des options techniques, recours contentieux, aléa de chantier...
- Avec 4 ans de recul (opérations de Châteauneuf, Rostrenen, Saint-Méen...), les plannings prévisionnels annoncés par la DREAL sont à ce stade tous tenus avec, hors aléas totalement extérieur, au maximum un trimestre de dérive

Maîtriser la qualité et le coût des projets

- Le maître d'ouvrage vise à réaliser un projet :
 - Qui répond aux attentes locales : insertion dans le territoire, besoin de points d'échanges, attention portée aux enjeux de l'activité agricole...
 - Qui soit juridiquement solide : en ne sous-estimant pas par exemple les aménagements liés aux enjeux environnementaux
- La contrainte budgétaire oblige à répondre d'abord à l'objectif prioritaire qui est la mise à 2x2 voies de tout un itinéraire : l'investissement de l'État et de la Région se concentre sur cet objectif, dont les autres collectivités peuvent se saisir pour d'autres investissements sur leur périmètre
- Des objectifs de coût sont fixés par le Ministère :
 - jusqu'à la DUP, une enveloppe prévisionnelle plafond (en Euros constant, à une date de valeur donnée)
 - Après la DUP, un coût plafond, en Euros courants, correspondant donc au maximum des dépenses qui peuvent être inscrites dans les plans de financement

→ Un pilotage étroit et rigoureux est mis en place pour respecter ces objectifs



Avancement des différentes opérations

Avancement et perspectives générales sur l'itinéraire

La RN 164 aujourd'hui et demain



Les questions que vous vous posez



Loudéac phase 2 : mise en service fin 2015



LettreInfo^[N°2] Chantier Loudéac

OCTOBRE 2013



Introduction

Comme nous nous y étions engagés, nous continuons à vous tenir informés de l'avancée de la mise à 2X2 voies de la déviation nord de Loudéac.

Après les travaux de prolongement du pont du Chaffaud, une nouvelle étape s'est ouverte avec la déviation du ruisseau de la Ville Audrain et, bientôt, le prolongement des ponts de Cojan, du Launay Grésillon et de la Ville Gelfin.

Dans les deux cas, une attention particulière sera accordée aux dimensions environnementales et sociales de ces chantiers. Nous allons en effet tester une nouvelle approche de conception du béton, avec une obligation de résultats sur la durée de vie de l'ouvrage. Un écobilan sera réalisé pour évaluer l'impact de ce dispositif et le comparer avec une approche classique. Par ailleurs, nous avons intégré un critère social au dossier d'appel d'offres du prolongement des trois ponts. Grâce à cette clause, une personne en réinsertion sera embauchée pendant toute la durée du chantier et accompagnée dans sa réinsertion à l'issue de son contrat.

Notre rôle est de vous donner toutes les informations nécessaires, mais aussi de vous écouter ! Le contrôleur en charge des travaux, que nous vous présentons dans ce numéro, est votre interlocuteur permanent de proximité. N'hésitez pas à prendre contact avec lui pour lui soumettre vos questions et préoccupations.



Le double prolongement du pont-rail et du pont-route du Chaffaud est réalisé. Malgré les mauvaises conditions météorologiques du printemps, cette étape importante et complexe a pu être achevée à la fin de l'été et sans impact sur la circulation estivale du train touristique.

Les travaux prévus à Loudéac



L'État et la Région Bretagne, cofinanceurs du projet.



Saint-Méen

phase 2 : mise en service mi-2017



LÉGENDES:

Le chantier de défrichement concerne l'ensemble des 5,6 km de la section. Il a eu lieu au premier trimestre 2015.

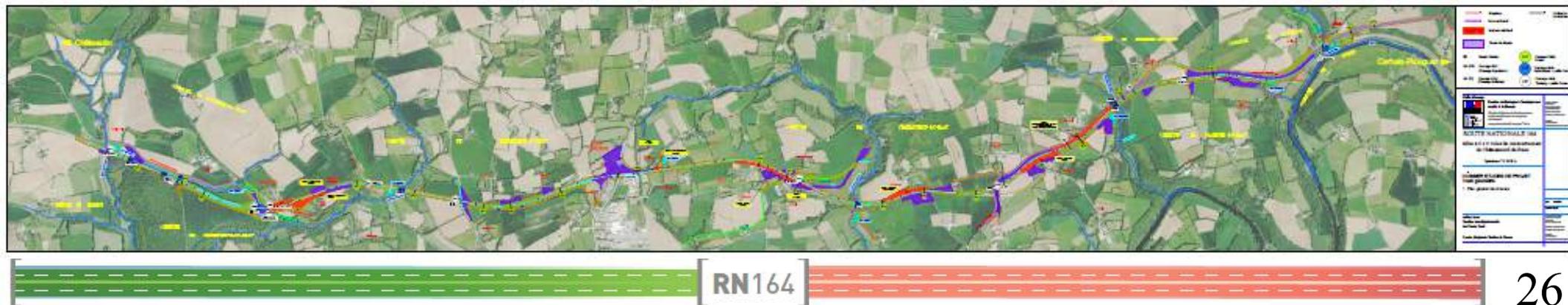
-  zones humides aménagées
-  tracé de la nouvelle RN 164
-  réajustements et voies latérales
-  ligne SNCF
-  rubansaux
-  zones de défrichement douze voir explicatives page 61



[RN164]

Châteauneuf du Faou

- Déclaré d'utilité publique en juillet 2014
- Études de projets en cours, procédures en cours ou à venir (aménagement foncier, loi sur l'eau, enquête parcellaire, archéologie...)
- Objectif de démarrage des travaux en 2017



Rostrenen

- Enquête publique à partir du 26 mai 2015
- Démarrage des études de projets avec un objectif de démarrage de travaux en 2018, voire en 2017 pour une



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

PIÈCE F :
ÉTUDE D'IMPACT

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

[RN164]

Plémet

- Choix de variante fait à l'automne 2014
- Objectif d'enquête publique avant été 2016, pour travaux horizon 2019



Vue du bourg de Plémet et de la ZA du Ridor depuis le sud-ouest de l'aire d'étude



Merdrignac

- Deux projets en un en réalité
- Le choix de variante sera fait avant l'été 2015
- Objectif d'enquête publique début 2017, pour travaux horizon 2020



Mûr-de-Bretagne

- Concertation publique de 2014 n'a pas permis de choisir une variante : études complémentaires en cours en vue d'un choix fin 2015
- Objectif d'enquête publique fin 2017, pour travaux après 2020



Sujets connexes ou futurs

- Services à l'utilisateur : objectif de réalisation de deux aires de repos (Rostrenen et Plémet ou Merdrignac)
- Mise en voie express : après finalisation de la mise à 2x2 voies, des études et une enquête publique globale seront nécessaires pour conférer véritablement le statut de voie express et régler quelques situations rencontrées sur les plus anciennes sections (existence de quelques bretelles pas aux normes ou d'accès directs, utilisation par des véhicules lents). Ceci nécessitera une déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'État

Un tableau de bord de référence

- Pour piloter de manière transparente l'avancement technique, financier, administratif des opérations
- Version « zéro » remise ce jour

Date de mise à jour :

Finalisation de la mise à 2x2 voies de la RN164
Tableau de bord des opérations

Opération	Linéaire (km)	2016				2017				2018				2019				2020				Commentaire sur atteinte des résultats par rapport au dernier tableau de bord	Enveloppe prévisionnelle plafond (date de valeur) ou Coût plafond (Euros courants)	Montant inscrit au CPER 2015-2020 (M€)	Autorisations d'Engagement (AE) CPER affectées au 31/12/2014 (M€)	Crédits de Paiement (CP) CPER dépensés au 31/12/2014 (M€)				
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4																					
Loudéac	3																										12,5 (coût plafond)	1,65	0	0
Liaison entre Saint-Méen et le RN12	5,4																										34,8 (coût plafond)	26,65	0	0
Châteauneuf-du-Fasou	12,5																										65 (coût plafond)	65	0	0
Roadtracem projet global et Travaux phase 2	15 (dont 5 pour travaux phase 2)																									Aucun à ce stade	41	0	0	
Roadtracem Travaux phase 1 (division de Ploguenével)	5																								Aucun à ce stade	20	0	0		
Pâmer	8																									Aucun à ce stade	50	0	0	
Mendignac Est	9																									Aucun à ce stade	30	0	0	
Mendignac Ouest																				(Une des deux sections)						Aucun à ce stade		0	0	
Miz-de-Brétagne	11																									100 M€ (valeur 2012)	3,65	0	0	
																						TOTAL	236,65	0	0					
																						TAUX D'AVANCEMENT	0,00%	0,00%	0,00%					

- Choix de la variante de tracé
- Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique
-