

Mise à 2x2 voies de la RN164

Comité de suivi de l'aménagement de l'itinéraire



Réunion du 16 juin 2016



Ordre du jour de la réunion

- Rappel du programme du CPER 2015-2020
- Trafics attendus et rentabilité socio-économique
- Avancement des différentes opérations
- Avancement financier
- Suivi du respect du planning
- Actualités réglementaires pour les projets

Rappel du 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 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 mobilisation financière, de l'État comme de la Région, faisant plutôt figure d'exception au niveau national

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 pourront être ajustés en fonction de l'avancement des études et des estimations*

Rappels sur le pilotage des projets

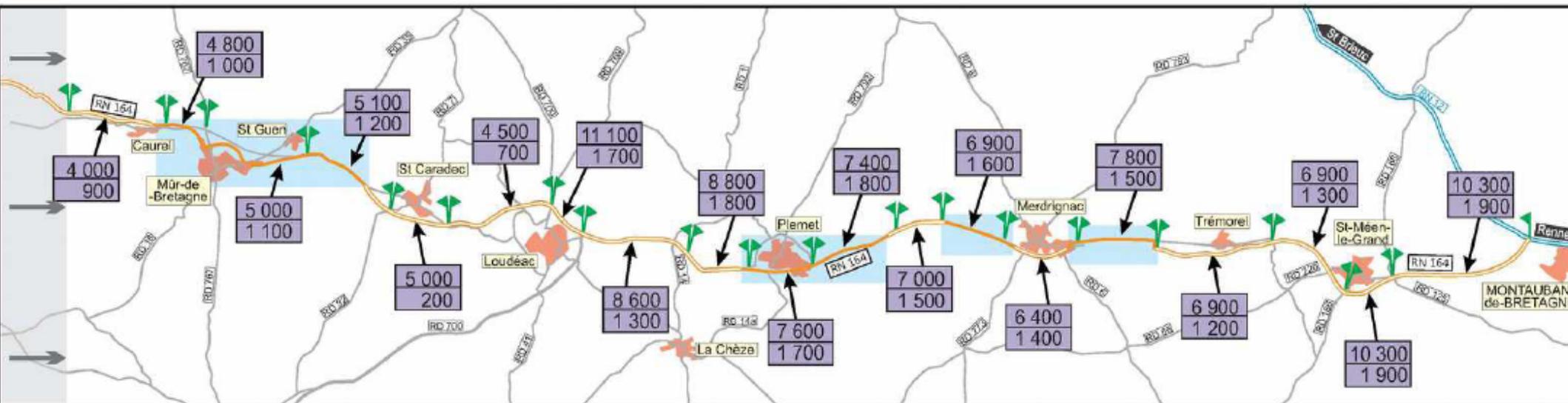
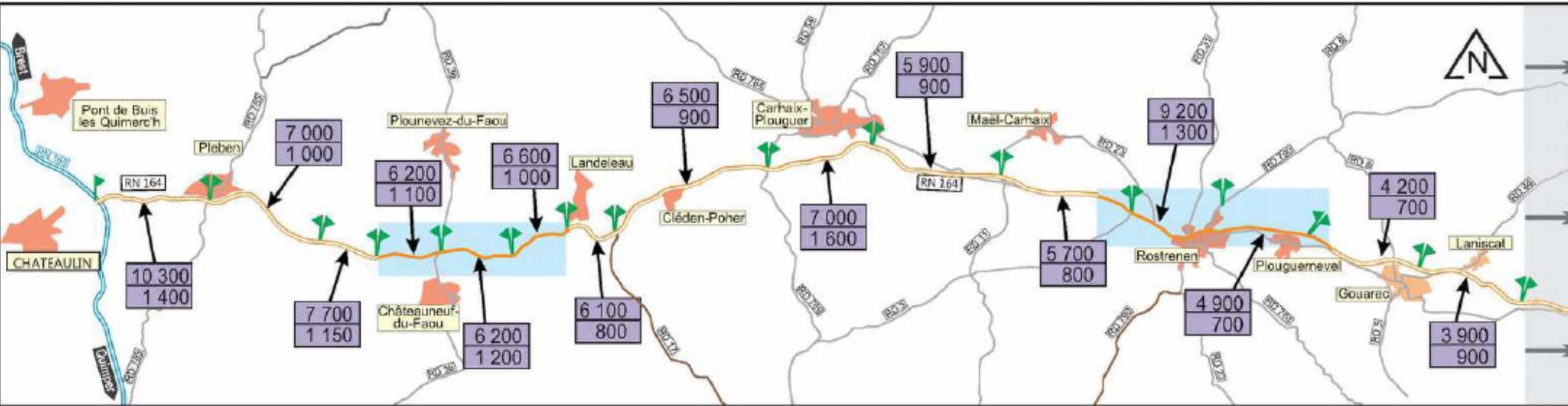
- Un comité de suivi global de l'itinéraire, co-présidé par l'État et la Région, pour suivre le respect des engagements du CPER et du Pacte d'avenir, et dont la réunion de ce jour est la deuxième édition
- Des comités de suivi par opération, co-présidés par l'État et la Région, instances décisionnelles lors des grandes étapes d'élaboration de chacun des projets : 7 réunions en 2015, 4 en 2016 à ce stade
- Des revues de projet régulières entre l'État et la Région
- Des « points d'arrêt » avec la maîtrise d'ouvrage nationale, la Direction Générale des Infrastructures de Transports et de la Mer du Ministère de l'Écologie, pour valider les orientations prises localement et s'assurer de la maîtrise des budgets

Trafics attendus et rentabilité socio-économique

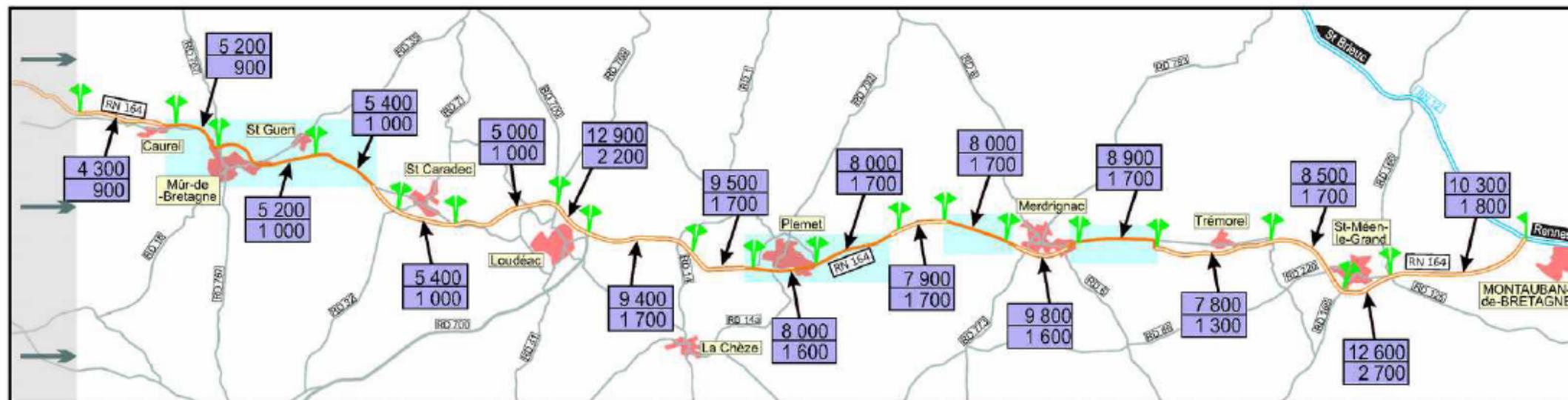
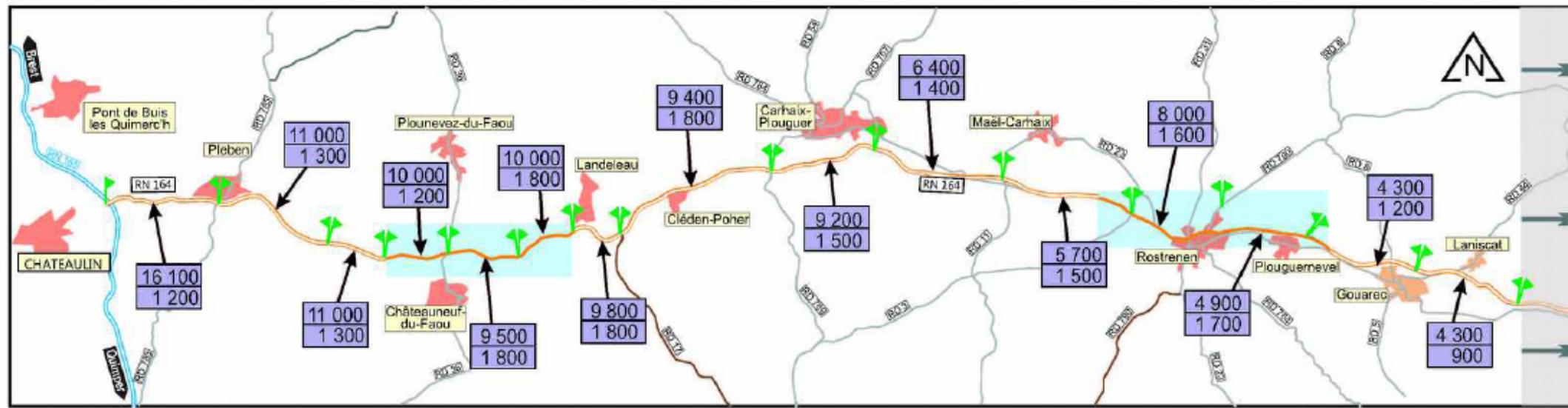
Étude de trafic globale

- Agrégation des enquêtes et modélisations de trafic menées sur les 5 projets en cours
- Mise à jour du modèle de déplacement sur l'année 2014

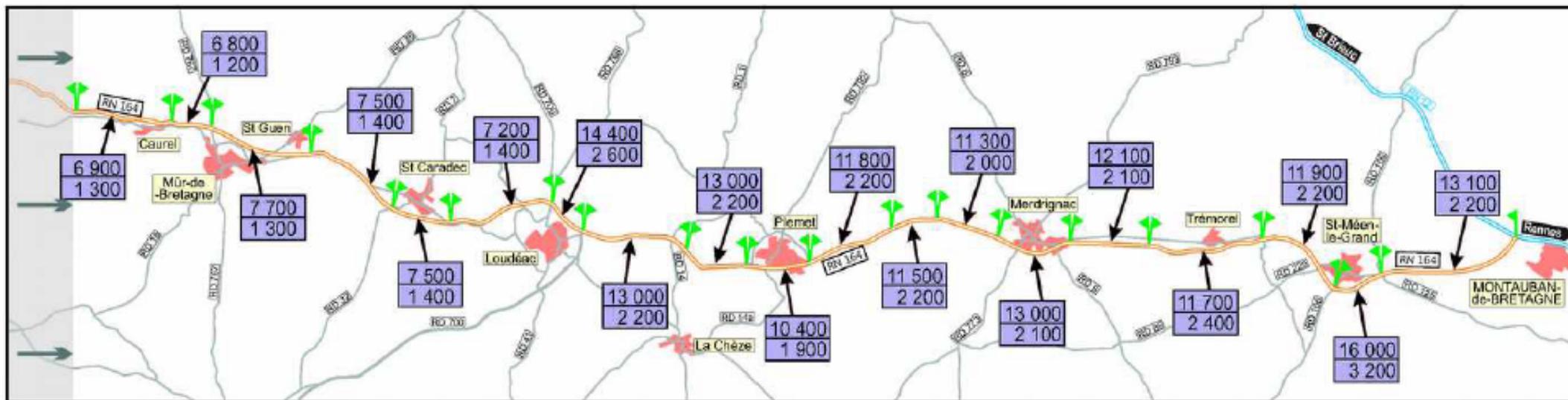
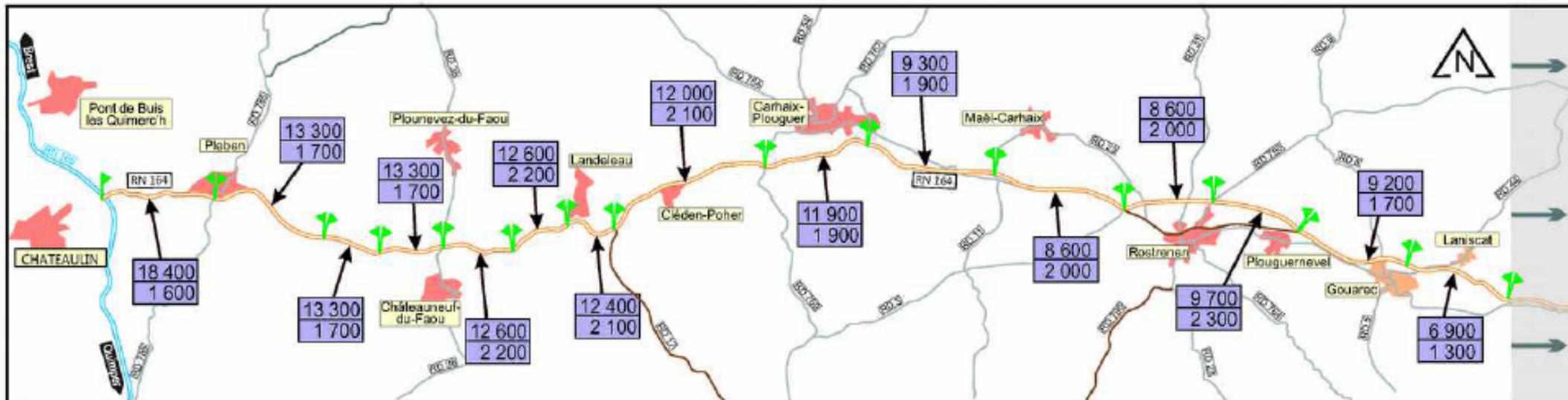
Trafics en 2014



Trafics en 2035 sans finalisation de la mise à 2x2 voies

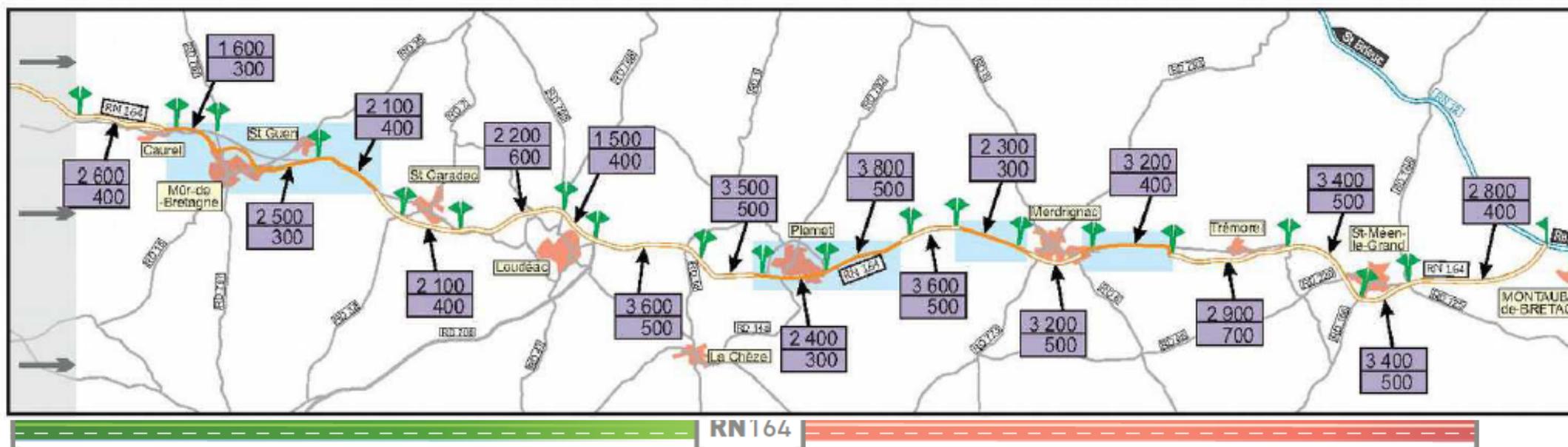
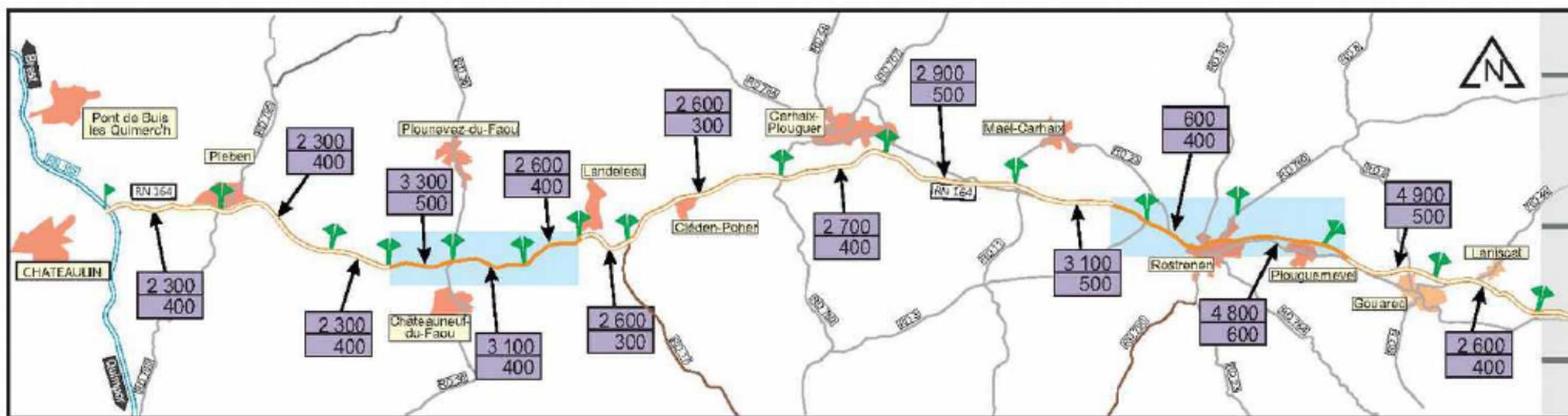


Traffics en 2035 avec finalisation de la mise à 2x2 voies



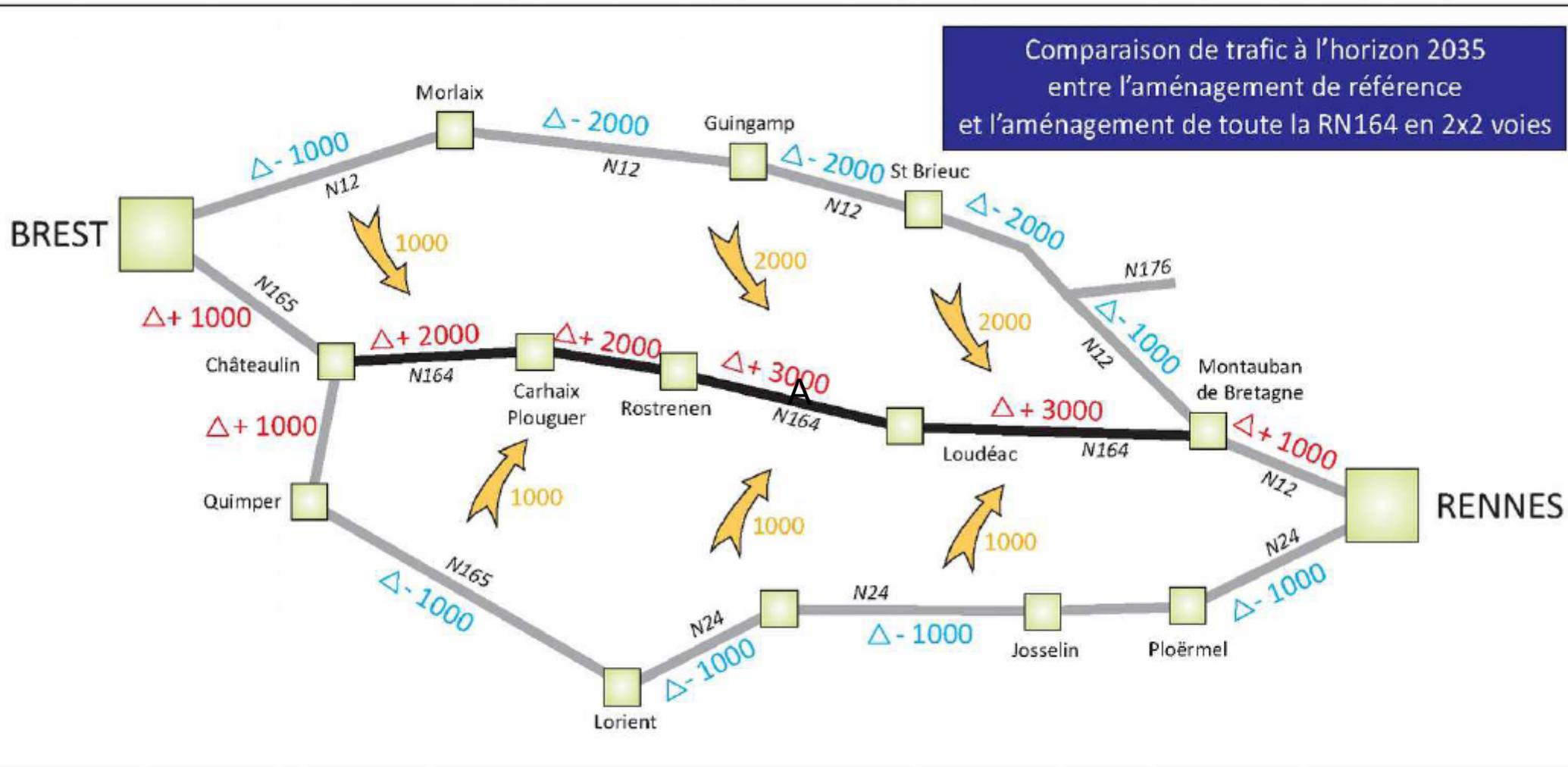
RN164

Gains de trafic en 2035 en raison de la finalisation de la mise à 2x2 voies



RN 164

Reports de trafic en 2035 en raison de la finalisation de la mise à 2x2 voies



Les aménagements en cours permettront de gagner 8' de temps de parcours par rapport à aujourd'hui



Évaluation de la rentabilité socio-économique - méthode

- Évaluation menée selon le nouveau référentiel de l'instruction « Royal » de juin 2014
- Scénario de référence basé sur des hypothèses de croissance économique basses (PIB +1,5%/an)
- Des tests de sensibilité menés sur différents paramètres pour mesurer la robustesse de la rentabilité à diverses hypothèses moins favorables : croissance économique encore plus faible, dérive du coût des projets, augmentation du coût du carburant

Évaluation de la rentabilité socio-économique - résultats

- Valeur actualisée nette socio-économique (**VAN SE**) = somme des coûts et des avantages jusqu'en 2070 = reflète le bénéfice global pour la collectivité

Elle doit être positive (plus de bénéfices que d'inconvénients) : elle l'est ici toujours

- La **VAN SE par euro investi** correspondant au rapport entre la VAN SE et le montant de l'investissement (hors taxes)

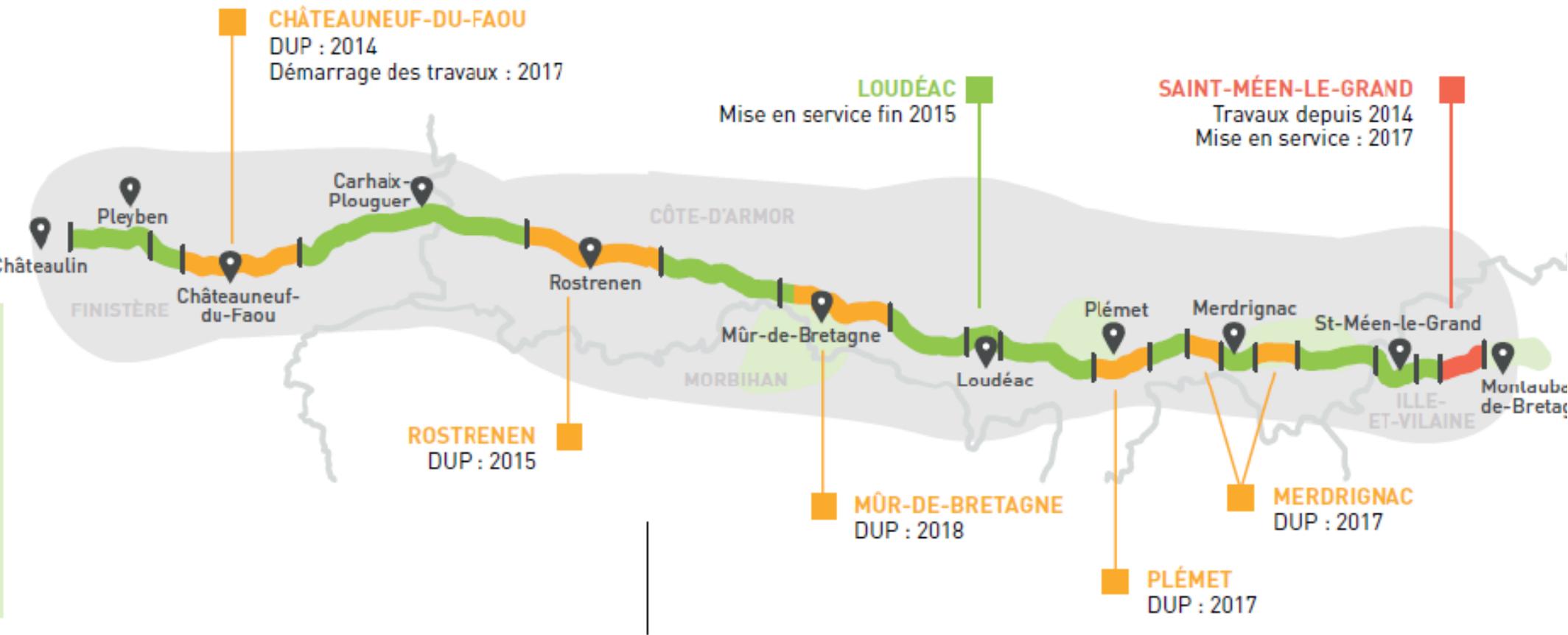
Elle doit être supérieure à 1 (qu'un Euro investi rapporte plus d'un Euro de bénéfice global) : elle est ici comprise entre 5 et 7 suivant les hypothèses

- Le taux de Rentabilité Interne (**TRI**) est le coût d'actualisation (évolution du coût de l'argent – taux d'intérêts, taux de l'inflation...) qui ramène la VAN-SE à 0

Il doit être supérieur à 4,5 %, taux retenu pour ce type d'investissements publics : il est ici compris entre 9 et 10 % suivant les hypothèses

Avancement des différentes opérations

Avancement et perspectives générales sur l'itinéraire



Loudéac phase 2

- **Données clefs** : 3 km – 12,5 M€ inscrits (PDMI 2009-2014 + CPER 2015-2020)
- **État d'avancement** :
 - Mise en service le 10 décembre 2015 (provisoirement à 90 km/h)
 - Mise en service définitive le 8 février 2016 (à 110 km/h) et inauguration officielle le 10 février 2016
- **Perspectives** : aménagements paysagers (à partir de l'automne 2016)
- **A relever** : contentieux sur les désordres lors de la construction du PI1

→ *Opération qui s'inscrira en très légère économie par rapport au budget inscrit*

Loudéac phase 2



Loudéac phase 2



Saint-Méen phase 2 (liaison entre Saint-Méen-le-Grand et la RN12)

- **Données clefs** : 5,4 km - 34,8 M€ inscrits (CPER 2015-2020 + PDMI 2009-2014)
- **État d'avancement** :
 - Chantier entamé en janvier 2014
 - Ouvrages d'art livrés été - automne 2015
 - En 2015, passation délicate du marché terrassements-chaussées-assainissement : plusieurs recours pré-contractuels ont induit un retard au démarrage du chantier
- **Perspectives** : mise en service en juillet 2017 pour le sens RN164 vers RN 12, septembre 2017 pour l'autre sens, soit entre 1 trimestre et 1 semestre de retard par rapport au planning initial

→ *Opération qui devrait être en économie assez nette par rapport aux financements inscrits*

- **A relever** :
 - visites de chantier ouvertes au public les 17 et 18 juin 2016
 - innovation : enquête auprès des entreprises de travaux publics pour mesurer les retombées socio-économiques, notamment locales

Saint-Méen phase 2 (liaison entre Saint-Méen-le-Grand et la RN12)



Saint-Méen phase 2 (liaison entre Saint-Méen- le-Grand et la RN12)



LÉGENDES:

Le chantier de défrichement concerne l'ensemble des 5,4 km de la section. Il a eu lieu au premier trimestre 2015.

-  zones humides aménagées
-  tracé de la nouvelle RN 164
-  ruisseaux
-  zones de défrichement douces voir explicite page 6)
-  ligne SNCF
-  zones de défrichement douces voir explicite page 6)

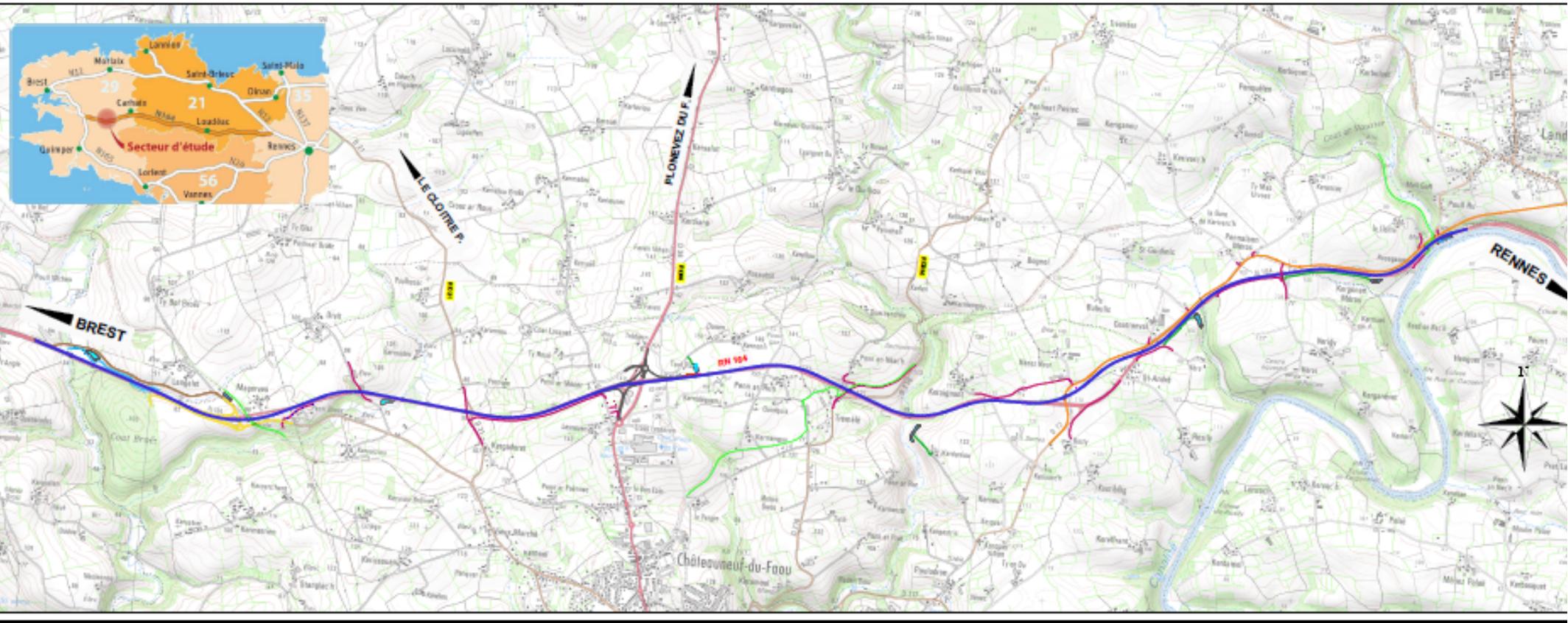


RN164

Châteauneuf-du-Faou

- **Données clefs** : 12 km – 65 M€ inscrits (CPER 2015-2020)
- **État d'avancement** :
 - Déclaration d'Utilité Publique : juillet 2014
 - Mise au point du projet technique : printemps 2016
 - Enquête publique « Autorisation Unique » environnementale (*1ère en France sur un projet d'infrastructure routière*) : juin/juillet 2016
 - Aménagement foncier en cours (pilotage Département)
 - Acquisitions foncières hors aménagement foncier : conclues à 90 %, 4 dossiers d'expropriation envisageables

Châteauneuf-du-Faou

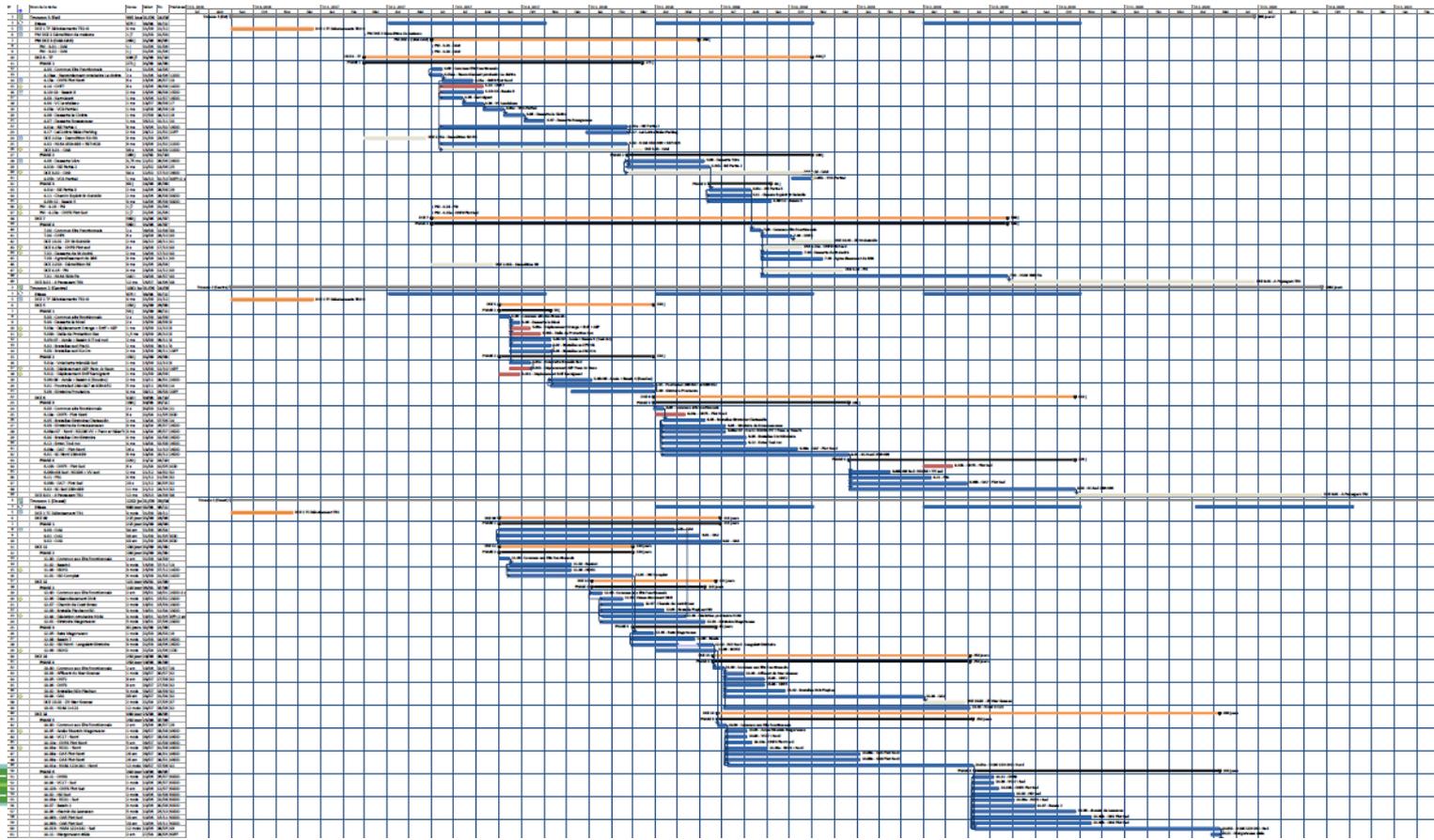


[RN164]

Châteauneuf-du-Faou

■ Quelques enjeux :

- Interface avec des problématiques relevant d'autres maîtrises d'ouvrage dans un planning tendu : déplacement de la déchèterie et du réseau d'eau potable
- Aménagement sur place porteur de fortes contraintes pour minimiser la gêne aux usagers → phasage et allotissement complexes pour les travaux



Châteauneuf-du-Faou

■ Perspectives :

- Arrêté Autorisation Unique : début octobre 2016
- Défrichage, déplacement d'espèces : à partir d'octobre 2016
- Fouilles archéologiques (prescrites le 23 mai 2016) : novembre 2016 à mars 2017
- Déplacement des réseaux : fin 2016, début 2017
- Démarrage du chantier : 2nd trimestre 2017
- Mise en service :
 - Avant fin 2019 sur Sections Est et Centre
 - Avant fin 2020 sur Section Ouest

Rostrenen

- **Données clefs** : 15 km – estimé à 102 M€ - 61 M€ inscrits (CPER 2015-2020) pour réaliser 2 des 3 sections possibles
 - **État d'avancement** :
 - Déclaration d'Utilité Publique : octobre 2015
 - Aménagement foncier prescrit
 - Études de projet en cours
 - Finalisation du tracé : juin 2016
 - Acquisitions des maisons d'habitation largement engagées
 - **Quelques enjeux** :
 - Déplacement de deux entreprises (garage et centre de contrôle technique) à organiser dans de bonnes conditions
 - Corridor écologique majeur à l'échelle de la Bretagne
- Conduite des procédures en deux temps : d'abord sur la section « déviation de Plouguernevel », ensuite sur le reste

Rostrenen



Rostrenen

■ Perspectives :

- Enquêtes parcellaires automne 2016 (section 1) puis début 2017 (sections 2 et 3)
- Enquêtes autorisation unique printemps 2017 (section 1) puis fin 2017 (sections 2 et 3)
- Démarrage des travaux :
 - Envisagé fin 2018
 - Possible fin 2017 pour la section 1 (sauf difficulté de maîtrise foncière)

Plémet

- **Données clefs :** 8 km – estimé à 45 M€ - 50 M€ inscrits (CPER 2015-2020)
- **État d'avancement :**
 - Concertation publique sur choix de variante : été 2014
 - Aménagement sur place retenu
 - Programme technique et étude d'impact finalisés : juin 2016

Plémet

■ Quelques enjeux :

- Desserte de Plémet et des différentes activités industrielles et commerciales : question du nombre, de la localisation et de la conception des échangeurs
- Optimisations étudiées début 2016
→ *Des points ponctuels sans consensus, qui seront des sujets à soumettre au débat de l'enquête publique, voire au-delà*

■ Perspectives :

- Enquête publique fin 2016
- Organisation et lancement des études de projet à suivre en 2017
- Démarrage des travaux horizon 2020

Plémet



Merdrignac

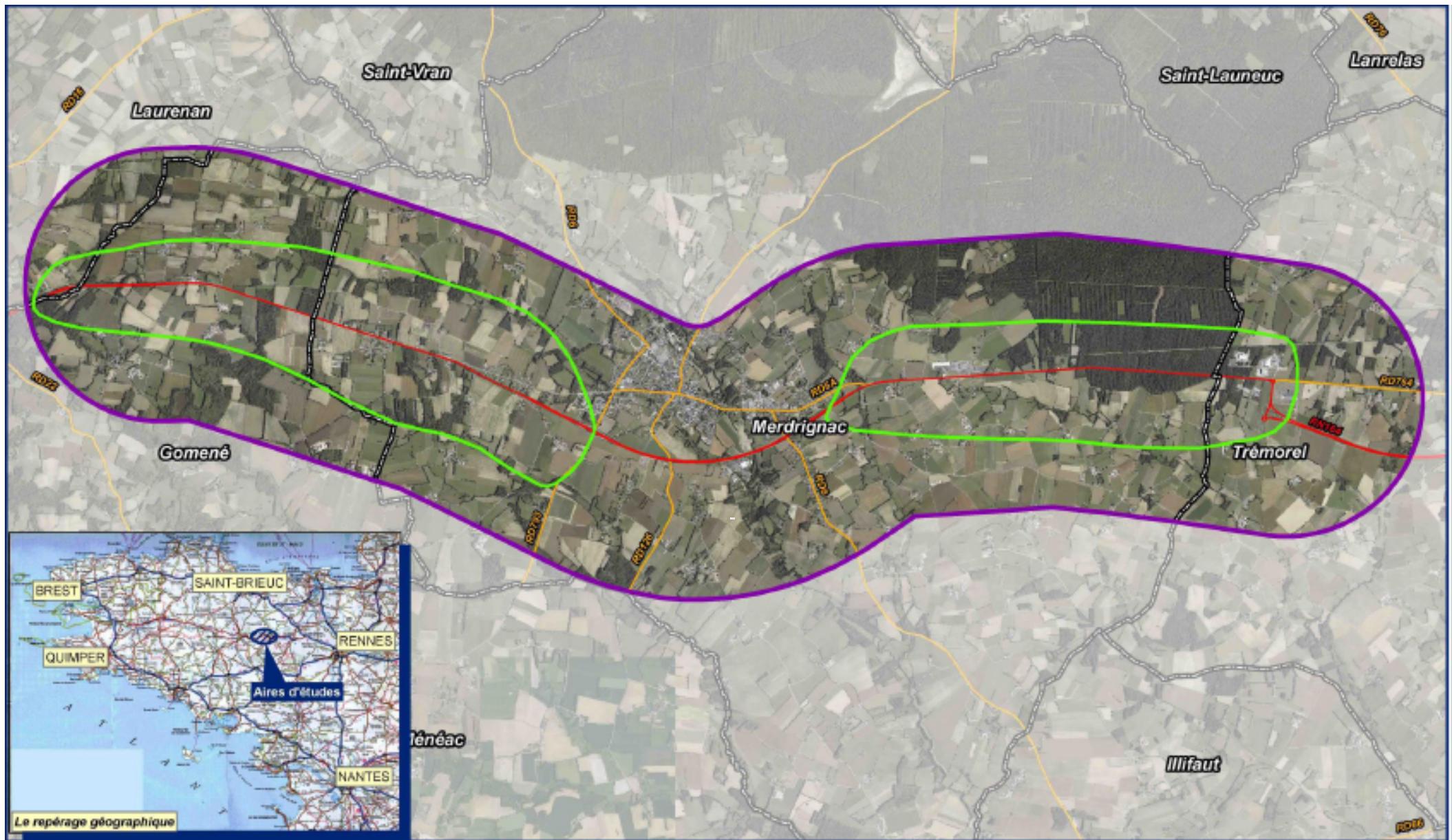
■ Données clefs :

- 9 km en deux sections : 4 pour la section Ouest, 5 pour la section Est
- Estimé à 55 M€ - 30 M€ inscrits (CPER 2015-2020) pour réaliser une section

■ État d'avancement :

- Concertation publique sur choix de variante : janvier 2015
- Programme technique et étude d'impact finalisés : fin été 2016

Merdrignac



Merdrignac

■ Quelques enjeux :

- Assurer de bonnes conditions de déplacement aux exploitants agricoles du secteur
- Compenser les impacts importants sur les zones humides et les boisements
- Choix de la section à réaliser en premier : a priori section Est

■ Perspectives :

- Enquête publique tout début 2017
- Organisation et lancement des études de projet à suivre en 2017
- Démarrage des travaux horizon 2020

Mûr-de-Bretagne

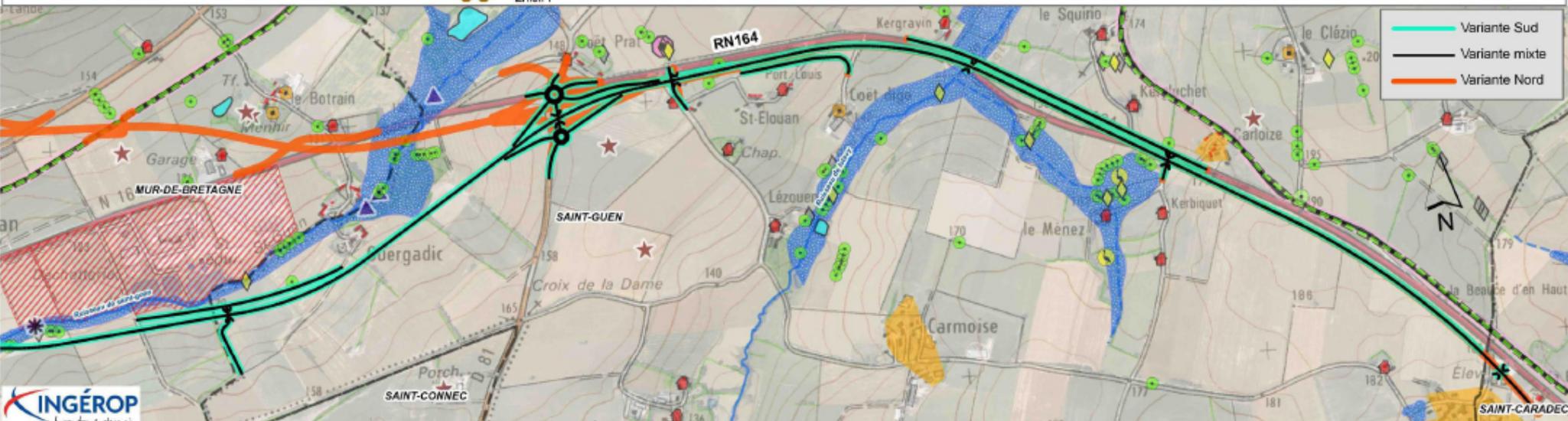
- **Données clefs :** 11 km - estimé à 95 à 100 M€ selon les variantes – 3,65 M€ inscrits (CPER 2015-2020) pour réaliser les études et acquisitions foncières
- **État d'avancement :**
 - Première concertation publique sur choix de variante à l'été 2014 : non conclusive
 - Études complémentaires (variantes, viaducs, insertion paysagère et environnementale...) en 2015
 - Concertation publique complémentaire en janvier 2016
 - Choix de variante : juin 2016

Mûr-de-Bretagne

Impact des variantes sur la synthèse des enjeux



Limites communales	Sites archéologiques	Milieu physique	Éléments ponctuels remarquables	Gîte secondaire de petit rhinolophe	Point de traversée du grand rhinolophe
Milieu humain	Monument Historique R = 500 m	Cours d'eau intermittent	Arbres creux	Indices de présence de la loutre	Point de traversée probable du petit rhinolophe
Exploitation agricole	Voie verte	Cours d'eau permanent	Grand capricorne potentiel	Indices de présence de muscardin	Reproduction d'amphibiens
Bâti diffu	Sentier issu du POS	Zones humides	Arbre à cavité	Indices de présence du campagnol amphibie	Type d'habitat
Hameaux	Chemin de Grande Randonnée	Captages et forages	Arbre mort	Observation de l'escargot de Quimper	Habitats boisés d'intérêt communautaire
Zones urbaines et bourg	Ligne électrique	Périmètre immédiat	Elément patrimonial	Observation de la bécassine des marais	Tourbière boisée dégradée de pente
Zones d'activités	Tracé préférentiel RTE	Périmètre rapproché	Colonie de reproduction de petit rhinolophe	Observation du hérisson d'Europe	Herbiers à renoncules du Batrachion
Zones urbanisables	Fibre optique	Zone complémentaire	Gîte d'hivernage de chauves-souris		
Sites inscrits		Milieu physique	Gîte secondaire de grandes chauves-souris		
		Zone naturelle			
		ZSC			
		Znieff I			



Mûr-de-Bretagne

Vue de la variante Nord entre Pont Quémer et Curlan



[RN164]

Mûr-de-Bretagne

Vue de la variante Mixte entre Pont Quémer et Curlan



Mûr-de-Bretagne

Vue des Variantes Nord et Mixte dans le franchissement de la vallée du Poulancre



[RN164]

Mûr-de-Bretagne

■ Quelques enjeux :

- Choix de variante qui ne fera pas consensus – responsabilité collective à bâtir le meilleur parti d'aménagement d'ici l'enquête publique
- Traitement des impacts sur plusieurs exploitations agricoles à anticiper et organiser
- Mise en valeur du territoire traversée
- Travaux en site sensible (Natura 2000)

■ Perspectives :

- Enquête publique fin 2017
- Démarrage des travaux au-delà de 2020

Suivi du respect du planning

Suivi du respect des jalons prévus

Opération	Jalon prévu	Date prévue	Date constatée	Jalon respecté
Loudéac phase 2	Mise en service	4ème trimestre 2015	10 décembre 2015	
Saint-Méen phase 2	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Châteauneuf-du-Faou	Enquête parcellaire	2ème trimestre 2015	18 mai au 20 juin 2015	
Châteauneuf-du-Faou	Finalisation du PROJET	2ème trimestre 2016	Avril-Mai 2016	
Rostrenen	Enquête publique DUP	2ème trimestre 2015	26 mai au 6 juillet 2015	
Plémet	Enquête publique DUP	2ème trimestre 2016	prévue fin novembre 2016	
Merdrignac	Enquête publique DUP	1 ^{er} trimestre 2017	prévue janvier-février 2017	
Mûr-de-Bretagne	Choix de variante de tracé	2ème trimestre 2016	Juin 2016	

→ Sur Plémet, décalage de 6 mois du à l'absence de consensus local sur le choix de conception des échangeurs et à une recherche de nouvelles optimisations par le maître d'ouvrage

→ Sur Merdrignac, planning tenu malgré là aussi un exercice non prévu de de recherche de nouvelles optimisations

→ Sur Châteauneuf, planning tenu malgré l'introduction de la procédure « Autorisation Unique »

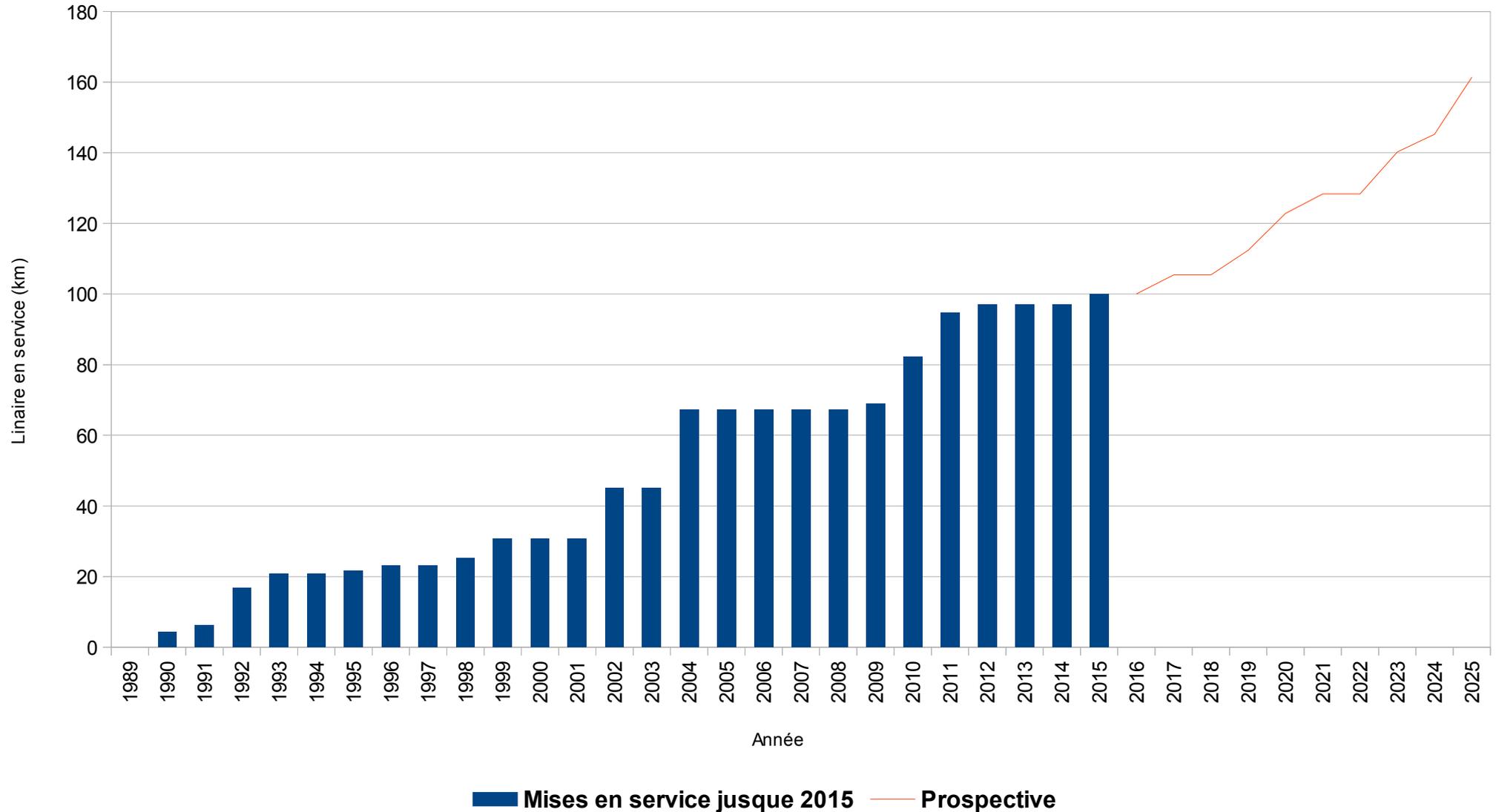
Planning et procédures

Opération	Délai entre le démarrage des études et le démarrage :				
	de la concertation sur choix de variantes	de l'enquête publique DUP	de l'enquête parcellaire	de l'enquête publique Autorisation Unique	des travaux
Châteauneuf-du-Faou	16 mois	40 mois	56 mois	69 mois	
Rostrenen	16 mois	39 mois	55 mois pour phase 1		
Plémet	14 mois	43 mois (prévision)			
Merdrignac	16 mois	42 mois (prévision)			
Mûr-de-Bretagne	17 mois (1ère concertation) 35 mois (2nde concertation)				

→ Conduite des projets selon des délais homogènes et maîtrisés, hors aléas liés aux phases de concertation (Plémet mais surtout Mûr-de-Bretagne)

Trajectoire des mises en service

RN164 - Evolution des linéaires mis en service depuis 1990



■ Mises en service jusque 2015 — Prospective

Suivi financier

Avancement financier

Opération	Inscrit au CPER 2015-2020	Exécution 2015 (AE) M€	Exécution 2016 prévisionnelle (AE) M€	Total à fin 2016 – M€	% d'avancement
Loudéac phase 2	1,55	1,375	0	1,375	88,71%
Saint-Méen phase 2	25,65	14,650	1,53	16,180	63,08%
Châteauneuf-du-Faou	65	0,924	3,23	4,154	6,39%
Rostrenen	61	0,665	0,575	1,240	2,03%
Plémet	50	0,042	0,295	0,337	0,67%
Merdrignac	30	0,163	0,065	0,228	0,76%
Mûr-de-Bretagne	3,65	0,066	0,265	0,331	9,07%
TOTAL (M€)	236,85	17,885	5,96	23,845	10,07%

Actualités réglementaires pour les projets

Nouveautés réglementaires

■ Autorisation Unique

- Fusion des procédures Loi sur l'eau, CNPN (espèces protégées), CDNPS (travaux en site classé), défrichement
- Généralisation depuis le 19 novembre 2015 d'une expérimentation menée depuis juillet 2014 dans certaines régions
- Impact sur les projets :
 - la procédure contient des objectifs de délais qui visent à sécuriser les plannings des maîtres d'ouvrage
 - mais elle demande une nouvelle saisine de l'Autorité Environnementale (3 mois)
- Retour d'expérience partiel sur Châteauneuf-du-Faou, 1^{er} dossier sur un projet routier au niveau national : pas de vraie dérive planning mais une surmobilisation nécessaire

Nouveautés réglementaires

■ Compensations collectives pour l'économie agricole

- Issu de l'article 28 de la loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture
- Article L. 112-1-3 du code rural prévoit l'obligation pour le maître d'ouvrage de mener une étude préalable sur les conséquences négatives importantes de son projet sur l'économie agricole
- L'étude doit prévoir notamment des mesures pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des **mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire**
- Applicable depuis le 1^{er} janvier 2016 mais il manque le décret d'application pour préciser les modalités de la procédure et les principes de mesures envisageables. Serait un préalable à l'arrêté DUP
→ Susceptible de s'appliquer en théorie à des projets comme ceux de Plémet ou de Merdrignac : enjeu planning possible

Un vrai questionnement – dépendant du contenu du décret – sur les moyens de mise en œuvre

