

RN14 saint-caradec
Au cœur de la Bretagne LA DEVIATION

une route au cœur de la Bretagne



RN164 saint-caradec

Au cœur de la Bretagne LA DEVIATION



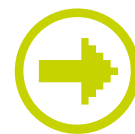
• Deux années de travaux séparent l'intervention des niveleuses, en fin de phase de terrassement (ici en train de créer les futurs accotements), et celle de la machine à peindre les signalisations horizontales, en fin de chantier... • A quelques jours de la mise en service, fin juin 2011, le ruban tout neuf de la RN164, dans la campagne près de Saint-Caradec, n'attend plus que les usagers. Les chaussées ont été terminées au printemps 2011 •

Au cœur d'un grand projet d'aménagement

Avec l'ouverture de la déviation de Saint-Caradec, un an après celle de Gouarec Saint-Gelven, la RN164 est aménagée à 2x2 voies sur plus de la majorité de son itinéraire : 90 km élargis sur les 162 qui relient Montauban-de-Bretagne en Ille-et-Vilaine et Châteaulin dans le Finistère. En un peu plus d'un an, ce sont ainsi plus de 20 km qui auront été mis en service dans le département des Côtes d'Armor. A l'issue des autres chantiers en cours et de l'actuel Plan de modernisation des itinéraires, ce seront encore 29 km supplémentaires qui seront mis à 2x2 voies



Au cœur de la sécurité et de la qualité de vie

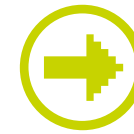


Saint-Caradec était la dernière commune traversée par la RN164. Depuis fin juillet 2011, le centre-bourg est libéré des poids lourds assurant les liaisons est-ouest. Ce gain en matière de sécurité routière au quotidien marque aussi un progrès pour la qualité de vie des habitants. Ils pourront mieux respirer dans tous les sens du terme : grâce à un air localement moins pollué, grâce à de nouveaux espaces reconquis et grâce à une meilleure sécurité dans les déplacements de proximité.

• La sécurité va revenir à Saint-Caradec, traversé sans cesse par les poids lourds en transit. L'école d'Hilvern, l'école primaire du bourg se trouvait au bord de la RN164 • La mise en œuvre de la dernière «couche» de chaussée : l'enrobé bitumineux sur lequel les usagers roulent aujourd'hui •



Au cœur de l'économie et des échanges



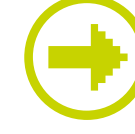
La déviation de Saint-Caradec a bénéficié, à hauteur de 8 millions € du Plan de relance de l'économie. Cette intervention, mise en place par le gouvernement en 2009, a été complétée à une hauteur équivalente par les autres cofinanceurs dans le cadre du Programme de modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009-2014, ce qui montre l'importance accordée à un projet qui va permettre de dynamiser et développer les échanges au cœur de la Bretagne. C'est le Plan de relance qui a notamment permis de lancer le marché principal de terrassement et de chaussées.



• Au tout début des terrassements, d'énormes engins taillaient la future route dans les terres • Les ouvrages d'art, conçus par un architecte, possèdent des piles moulées imitant la pierre : on voit ici la matrice du dessin et la pile de l'ouvrage avec les détails recherchés • Un cycliste sur la voie verte qui longe la déviation • La rigole d'Hilvern, creusée par l'homme sur 62 km au début du XIX^e siècle, est surplombée par un ouvrage d'art spécialement traité pour s'intégrer dans le paysage. Les traversées aménagées sous le pont sont utilisées par la faune mais aussi pour les randonneurs qui bénéficient d'un chemin spécifique

saint-caradec : une nouvelle histoire

Au cœur du patrimoine



La protection de la rigole d'Hilvern, un bief de 64 km de long qui permettait de canaliser l'eau de différentes retenues, du nord vers le sud, pour alimenter le canal de Nantes à Brest a été traitée avec beaucoup de soins. En effet, la déviation de Saint-Caradec «croise» la rigole d'Hilvern à l'est de l'échangeur de Bel Air dans un milieu naturel de qualité, conjuguant beauté des paysages et couloir écologique naturel. L'architecture de l'ouvrage d'art et les aménagements paysagers annexes mettent en valeur ce patrimoine naturel et historique breton. La voie verte qui longe la déviation et les chemins de randonnée, notamment au bord de la rigole, ont été préservés et réaménagés.

Les neuf kilomètres à 2 x 2 voies de la nouvelle voie qui évitent désormais la traversée de saint-caradec ne sont pas un simple objet de bitume, d'acier et de béton. c'est une nouvelle histoire avec un territoire qui commence...



• La déviation s'inscrit entre les sections de Mûr-de-Bretagne-Colmain (à l'ouest) et la déviation nord de Loudéac (à l'est).
 • Elle comporte trois dispositifs d'échanges. Le giratoire de Colmain permet l'accès à Saint-Caradec à l'ouest. L'échangeur de Bel Air, dessert le sud de Saint-Caradec par la RD7. L'échangeur de la Ville Donnio permet de desservir Saint-Caradec par l'est et Loudéac par les voies communales 8 et 11.
 • Elle mesure 9 km. 7 ont été mis en service en juillet 2011. Les derniers seront ouverts fin 2011 et assureront la continuité avec la déviation nord de Loudéac.

RN104 saint-caradec

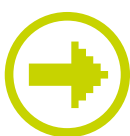
Au cœur de la Bretagne LA DEVIATION



Faites une visite virtuelle de la déviation :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

• L'importance de la zone d'expansion des crues de l'Oust oblige à traverser la rivière avec un double dispositif permettant de réguler les flux. Un ouvrage d'art franchit la rivière puis, plus loin, des buses aménagées dans le remblais du lit inférieur assurent une «transparence hydraulique» en cas de crues • Le viaduc, son tablier, ses piles et ses culées ont fait l'objet d'un traitement spécifique pour mieux s'intégrer dans l'environnement •

Au cœur de la protection de l'environnement



La question de l'eau et de sa protection a en particulier fait l'objet de toutes les attentions. La traversée de la vallée de l'Oust et sa vaste zone d'expansion des crues a nécessité la construction d'un viaduc long de 90 m ainsi que la construction de plusieurs ouvrages (buses) à travers les remblais de la route. Ces deux dispositifs permettent un bon écoulement des eaux en cas de crues.

Au cœur de l'emploi



33 emplois à temps plein pendant 17 mois... Ce sont les emplois générés, chez les entreprises titulaires du marché de construction, par la déviation, dans sa phase de travaux les plus intenses. Sans oublier l'ensemble des prestataires d'études dans les phases préalables au chantier et les entreprises en charge des ouvrages d'art.

Les acteurs de la construction...

Trois partenaires mettent leur énergie et conjuguent leurs efforts financiers pour réaliser une opération comme celle de la déviation de Saint-Caradec. L'ensemble des financements inscrits s'élève à 44,8 M€. L'État apporte 50 % du montant global, le Conseil régional de Bretagne contribue pour 37,5 % et le Conseil général des Côtes d'Armor pour 12,5 %.

Le pilotage «opérationnel» - la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre - a été confié respectivement à deux services de l'État : la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne (DREAL) et la direction interdépartementale des routes Ouest (DIRO). C'est la DIRO qui sera également chargée de l'entretien et de l'exploitation de la nouvelle voie.

De nombreux autres acteurs, publics et privés, ont participé à la réalisation de ce projet, et notamment :

Acquisitions foncières

France Domaine Côtes d'Armor

Rétablissements et ouvrages d'art

Hélary TP, Quille, Marc, Guintoli, Barazer

Terrassement et assainissement

Hélary TP et Charier

Chaussées

S RTP

Signalisation, glissières, postes d'appel d'urgence

Aximum

Etudes techniques

Scétauroute, Ouest Infra, BCEOM

Études architecturales des ouvrages d'art

Architecture et ouvrages d'art

CSPS

DEKRA

Géomètre

D2L Bétali et FIT Conseil

Contrôle technique

SOCOTEC

Expertise et contrôle extérieur

Centre d'études techniques de

l'Équipement de l'Ouest (CETE) et

Laboratoire régional des Ponts et

Chaussées de Saint-Brieuc (LRPC).

2003-2012 : neuf ans d'études et de travaux

Les routes ont ceci de particulier que l'on peut en général annoncer leur naissance avant qu'elles ne soient conçues. Ainsi la «naissance» de la déviation de Saint-Caradec peut être fixée au **17 mars 1999**, date de la déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral. Après la recherche du montage

financier de l'opération qui trouve une réponse lors du CIADT de **décembre 2003**, débutent les études de projet, terminées au **printemps 2006**. En **2004**, l'arrêté «Loi sur l'eau» est pris et en **2005**, sont engagés les acquisitions foncières, les aménagements fonciers et les travaux connexes. Ils dureront jusqu'en 2010. La construction des ouvrages d'art et les rétablissements des voies traversées commencent à l'**automne 2006** et s'achèveront à l'**été**

2009. Cet été-là, le Plan de relance permet de lancer les terrassements et l'assainissement. Les chaussées sont ensuite construites entre **fin 2010** et le **premier semestre 2011**. Les signalisations verticale et horizontale ainsi que les dispositifs de retenue et de sécurité sont installés au **printemps 2011** et les 7 premiers kilomètres ouverts à la circulation en **juillet 2011**. Les 1,9 km restant, à l'est de la Ville Donnio, seront terminés **fin 2011**.