

# Mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

## Réunion publique du 16 juin 2014

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



# ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- La présentation des variantes du projet
- La synthèse de l'analyse comparative

**LA CONCERTATION :**  
**POURQUOI ?**  
**COMMENT ?**

# Pourquoi ce projet?

La “raison d'être” : aménager toute la RN164 à 2x2 voies.

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure une liaison régionale est-ouest complémentaire aux deux grands axes littoraux que sont la RN12 (Rennes-Brest) et la RN165 (Nantes-Quimper).

L'élargir est un objectif majeur d'aménagement du territoire, pour améliorer la desserte de tout le Centre Bretagne.

C'est un des points forts du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2014 par le Premier Ministre

# État d'avancement

162 km entre Châteaulin et Montauban de Bretagne

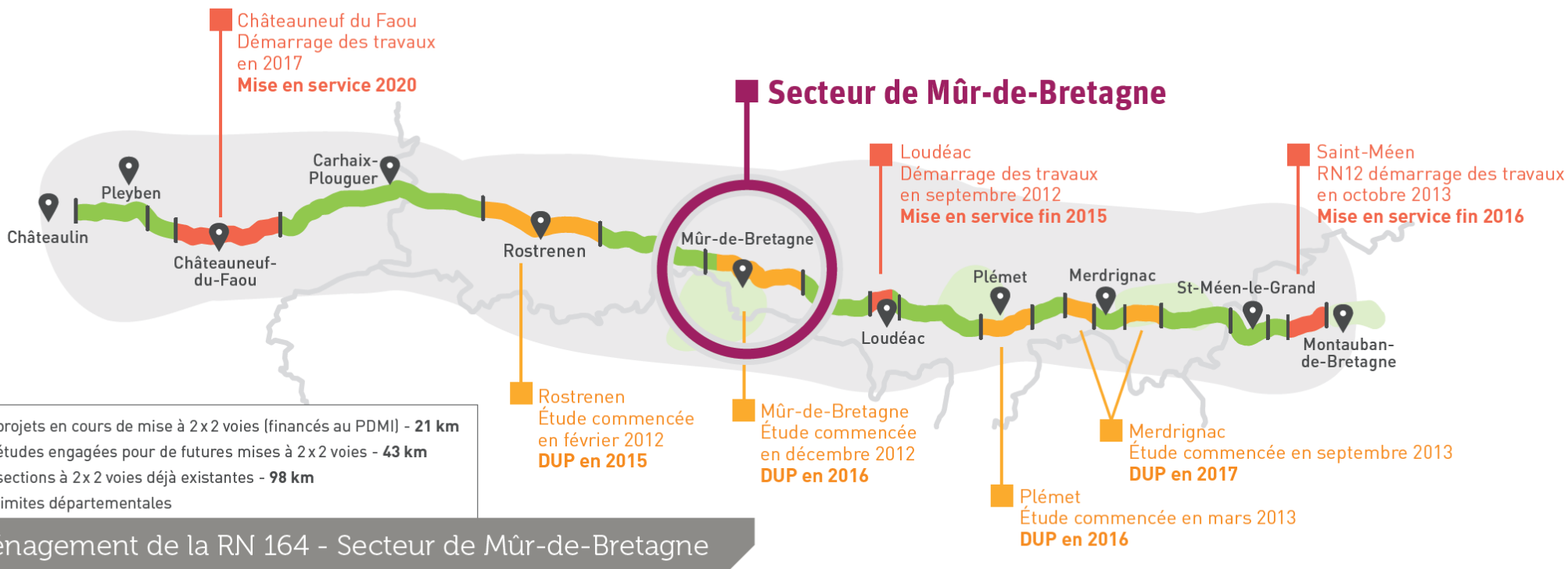
98 km de mise à 2x2 voies déjà réalisées

64 km restants faisant aujourd'hui l'objet d'un programme global d'études ou de travaux :

- 20 km avec des financements inscrits
- 44 km, dont le secteur de Mûr-de-Bretagne, où les projets restent à définir



# État d'avancement



# L'action de l'État et de la Région Bretagne sur la RN164

116 M€ investis pour des travaux sur le programme d'investissement 2009-2014.

3 M€ de crédits d'études pour porter à la déclaration d'utilité publique les projets sur les 44 km qui restent à élargir.

Un principe de financement à parts égales (50% Etat, 50% Région).

Ce sont 300 à 400 M€ qui restent à mobiliser pour finaliser cet objectif

Un projet majeur du futur Contrat de Plan Etat-Région



# L'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

S'inscrit comme un maillon de ce projet historique d'aménagement de la RN164.

Un premier tracé identifié en 1995 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Une partie de la section concernée avait ainsi fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1997 ; bien que les terrains nécessaires aient ensuite été acquis, le projet n'a pas vu le jour et se retrouve de fait réglementairement caduc.

Etat et Région ont souhaité reprendre les études : un budget de 850.000 € est mobilisé.

Un comité de suivi, présidé par le Préfet de Région, a été mis en place, associant élus et acteurs locaux à la conduite des réflexions.



# Pourquoi concerter?

- **Pour informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations.
- **Pour écouter** les avis de la population et de ses représentants.
- **Pour dialoguer** afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux de chacun.

# Comment se déroule la concertation?

- Elle se déroule dans des conditions qui ont été soumises à l'avis des communes concernées.
- Elle a lieu du 10 juin au 11 juillet 2014.
- A l'issue de la concertation, un bilan en sera tiré, qui sera lui aussi soumis à l'avis des communes avant d'être approuvé puis rendu public.

# Comment s'informer et participer?

- Réunion publique
- Permanence au foyer culturel de Mûr-de-Bretagne le 24/06 de 10h à 17h
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Plaquette d'information
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- Adresse mél pour donner son avis ou poser une question

# LE DEROULEMENT DES ETUDES



# Les étapes d'un projet routier (1)

- D'abord des études dites « préalables » :
  - Diagnostic du territoire, analyse des enjeux et des contraintes
  - Étude et comparaison de différentes variantes de projet
  - Choix et approfondissement d'une variante pour en fixer toutes les caractéristiques, et élaborer l'étude d'impact du projet
- Mise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- La DUP est l'« acte de naissance » du projet, qui autorise le maître d'ouvrage à le réaliser, et à acquérir les terrains nécessaires

## Les étapes d'un projet routier (2)

- Après la DUP :
  - Accomplissement de différentes procédures : archéologie, loi sur l'eau, dérogation pour la destruction d'espèces protégées, remembrement agricole éventuel...
  - Acquisitions foncières
  - Études de détail
  - Lancement des travaux

# Où en sommes-nous? Où se place la concertation?

La concertation intervient ici au stade du choix de la variante à approfondir.

Un délai de 6 à 8 ans minimal est ensuite nécessaire pour la mise en service du nouveau tronçon de route.



# Les études réalisées

## ■ Moyens et thématiques :

- Investigations de terrain pour les milieux naturels, la faune et flore et l'occupation du sol
- Diagnostic socio-économique et agricole
- Étude paysagère
- Mesures de bruit
- Enquête et étude de trafic
- Diagnostic technique (géométrie de la route) et étude de tracés
- Diagnostic sécurité routière
- Diagnostic hydraulique et hydrologique



# LES ENJEUX DU PROJET



## Un enjeu de mobilité et de sécurité

- Un trafic croissant sur la RN164 (+18% en 10 ans sur le secteur).
- Une forte fréquentation par les Poids Lourds : 20 % du trafic, mais +35% en 10 ans.
- Une progression qui va se poursuivre : de 3500/4000 véhicules/jour aujourd'hui selon les sections du projet, à 6000/7000 environ en 2035 sans aménagement.
- Un enjeu de sécurité : sur la RN164, les sections qui ne sont pas encore à 2x2 voies sont nettement plus accidentogènes, et un tiers des accidents corporels sont par exemple recensés dans le seul secteur de Mûr-de-Bretagne.
- Peu d'offre alternative à la voiture possible sur le territoire : le désenclavement ne peut qu'être routier.

# Un enjeu de développement

- Un territoire où la démographie et l'emploi sont moins dynamiques que le reste de la région
  - L'agriculture, l'agro-alimentaire et le secteur des transports, piliers de l'économie locale, mais fragilisés
  - Une accessibilité au reste de la Bretagne et de la France à améliorer
- La RN164, un élément moteur pour la dynamique économique et l'attractivité de ce territoire

# La question environnementale au coeur du projet

- L'enjeu majeur de la zone Natura 2000 et du site classé de la vallée du Poulancre, qui concentre paysage pittoresque, espèces animales et végétales protégées : un élément important du patrimoine naturel à l'échelle de la région
- D'une manière générale, un secteur riche en boisements, haies bocagères, zones humides, cours d'eau...

# Échanges avec la salle

# LES VARIANTES ETUDIEES

# La démarche de recherche de tracés

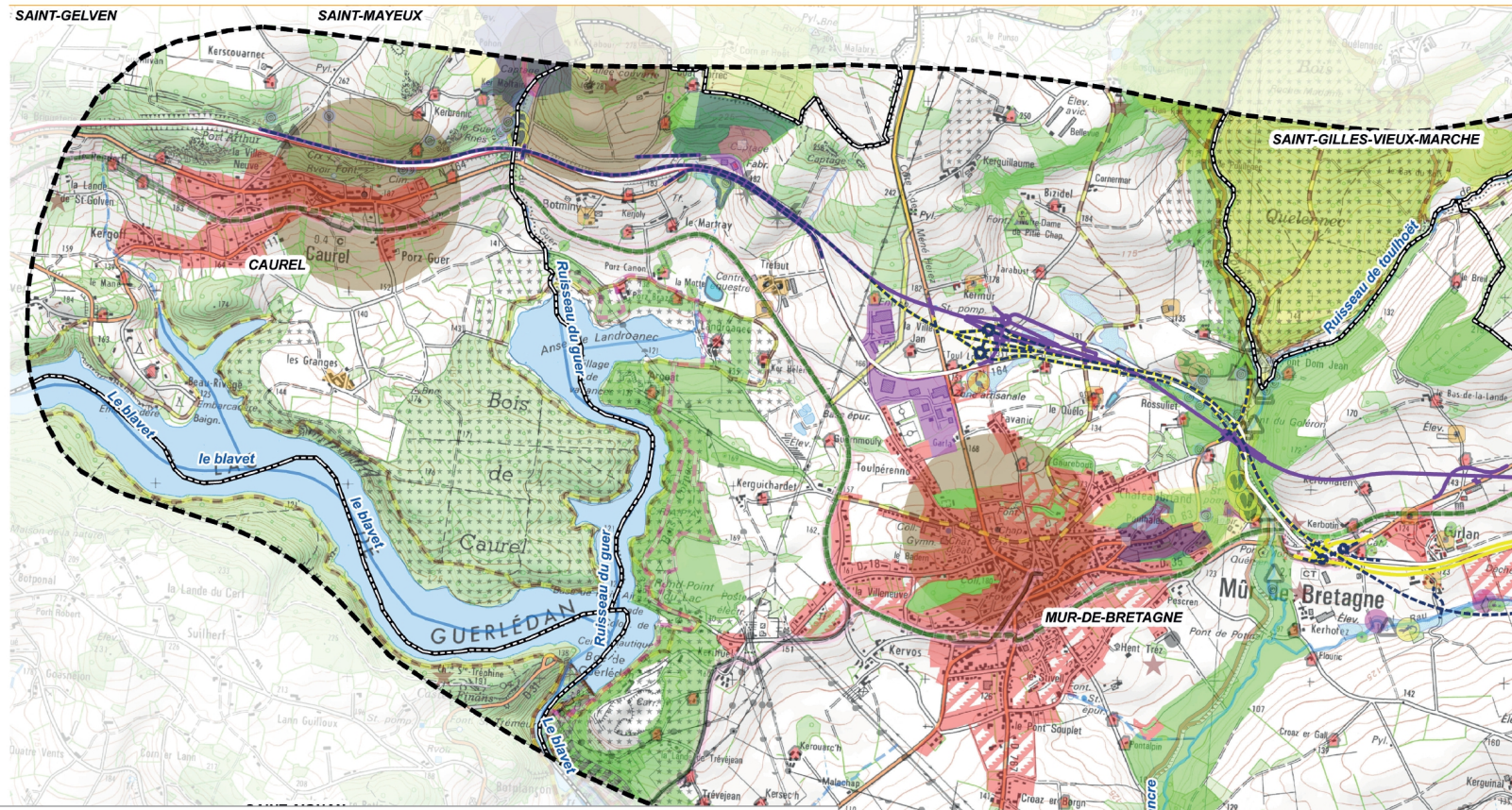
- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment étayé pour rechercher les tracés avec le moins d'impacts
- La conception vise à :
  - **Éviter** les enjeux principaux : habitations, bâtiments d'exploitations, zones humides...
  - **Réduire** les impacts : murs anti-bruit, aménagements paysagers, passages pour la faune...
  - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en recréant des zones humides par exemple

# Une exigence

- Plus que jamais, démontrer que le projet tel qu'il a été conçu permet de réduire les impacts sur l'environnement et justifier le choix au regard des différents enjeux (l'appréciation du moindre impact pour un prix acceptable)
- Une exigence : étudier des variantes, bien examiner les différentes familles de solution possibles, sans a priori
- Il en va de la sécurité juridique du projet, mais aussi évidemment de sa qualité, qui engage le territoire pour des décennies



# Synthèse des enjeux



**Légende**

- RN 164
- Aire d'étude élargie
- Limites communales

**Milieu humain**

- Exploitation agricole
- Bâti diffu
- Hameaux
- Zones urbaines et bourg
- Zones d'activités

**Zones urbanisables**

- Sites inscrits
- Sites archéologiques
- Monument Historique R = 500 m
- Rupture de barrage
- Archéologie issu du POS
- Voie verte
- Sentier issu du POS
- Chemin de Grande Randonnée
- Ligne électrique
- Tracé préférentiel RTE
- Fibre optique

**Milieu physique**

- Cours d'eau intermittent
- Cours d'eau permanent
- Zones humides
- Capotages et forages
- Périmètre immédiat
- Zone complémentaire

**Milieu naturel**

- Zone naturelle
- ZSC
- Znieff I

**Éléments ponctuels remarquables**

- Arbres creux
- Grand capricorne potentiel
- Arbre à cavité
- Arbre mort
- Élément patrimonial
- Colonie de reproduction de petit rhinolophe
- Contact du petit rhinolophe
- Gîte d'hivernage de chauves-souris
- Gîte secondaire de grand chauve-souris
- Gîte secondaire de petit rhinolophe
- Indices de présence de la loutre

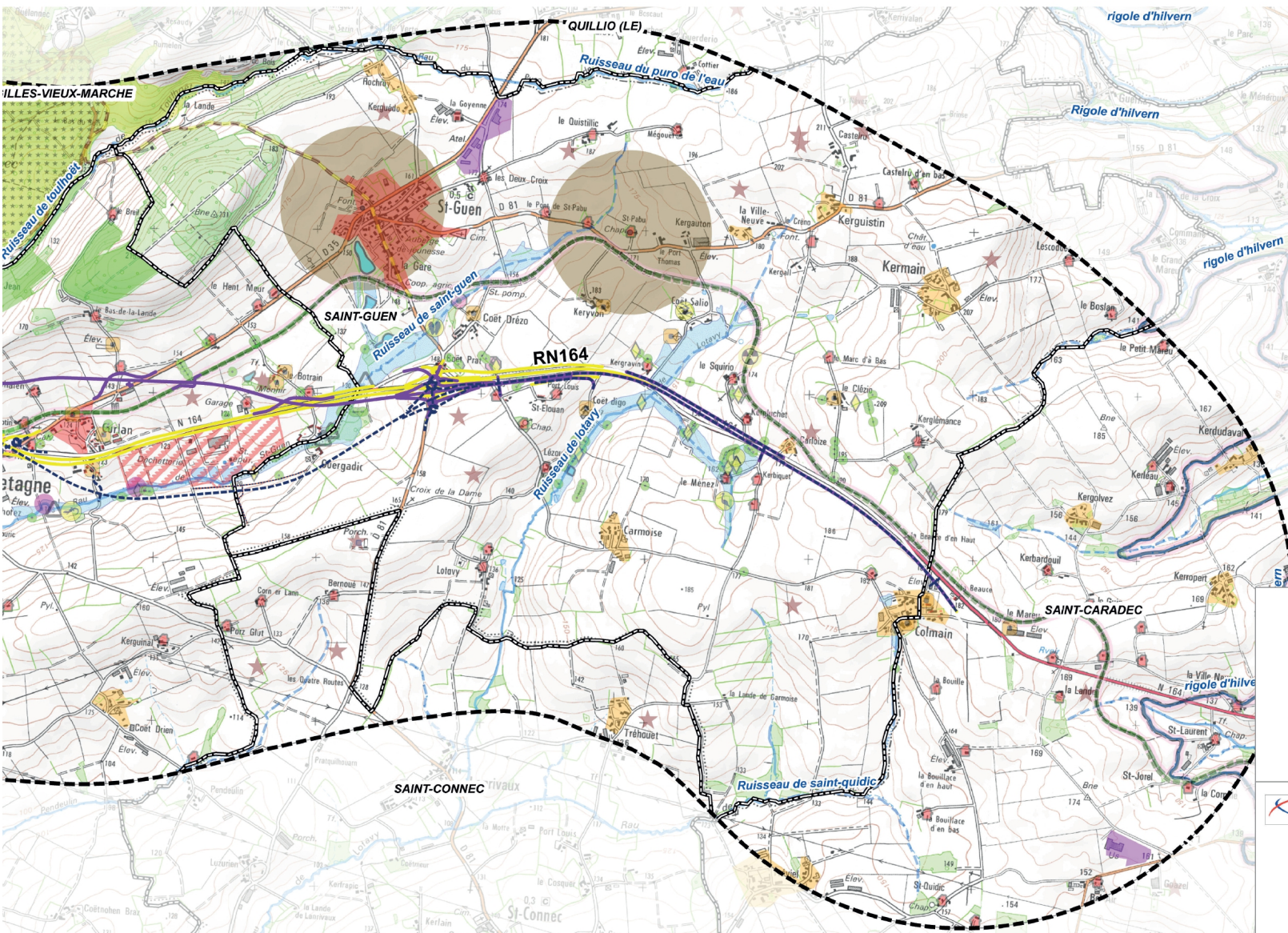
**Indices de présence de muscardin**

- Indices de présence du campagnol amphibie
- Observation de l'escargot de Quimper
- Observation de la bécassine des marais
- Observation du hérisson d'Europe
- Point de traversée du grand rhinolophe
- Point de traversée probable du petit rhinolophe
- Reproduction d'amphibiens


**Type d'habitat**

- Habitats boisés d'intérêt communautaire
- Tourbière boisée dégradée de pente
- Herbiers à renoncules du Batrachion

RN 164 - Mur-de-Bretagne  
2014.04.25\_ENV\_FO\_inaC



- Variante "Aménagement sur place"
- Variante Nord
- Variante Sud

 Echelle : 1/10 000

N

0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles\_BDOrtho2008  
 Sources : DREAL  
 Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014

# Les caractéristiques du projet

- Une route à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN164)
- Vitesse limitée à 110 km/h
- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles)
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits, de rabattement vers les échangeurs, de desserte des riverains de la RN164

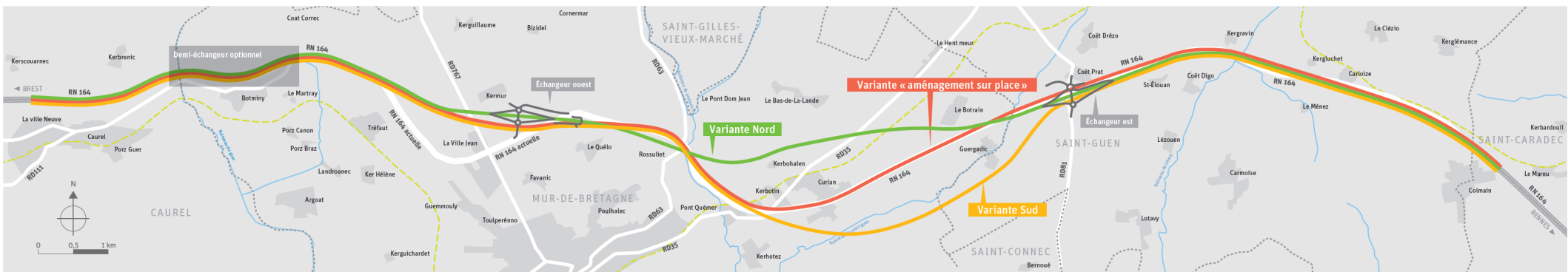
## A ne pas oublier

- La conception d'une route est un exercice long, qui résultera de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires
- Les variantes présentées ici ne sont pas des tracés définitifs. La conception et le coût s'affineront :
  - en fonction des enseignements de la concertation
  - dans les études de détail à venir
- Le maître d'ouvrage s'efforce néanmoins de présenter les éléments les plus précis possibles à chaque stade d'étude

# Les variantes proposées

- **La variante « Aménagement Sur Place » (ASP)**, assez proche du tracé historiquement envisagé, qui recherche la réutilisation maximale de la chaussée existante, par élargissement lorsque cela est possible
- **La variante Nord**, qui passe en tracé neuf dans la section centrale du projet
- **La variante Sud**, qui est similaire à la variante ASP en partie ouest jusqu'à la route de Saint-Guen (lieu dit Pont Quemer), puis passe ensuite en tracé neuf au sud de la vallée de Guergadic

# Les 3 variantes



# Points communs à toutes les variantes

- Aménagement sur place, sur 2 km, de la déviation de Caurel
- Tracé en partie est, entre le giratoire de Colmain et la RD81
- Deux échangeurs :
  - L'un avec la RD767, pour desservir Mûr-de-Bretagne
  - L'autre avec la RD81, pour desservir Saint-Gilles, Saint-Connec et la zone d'activités
- Un troisième en demi-échangeur, optionnel, pour desservir Caurel













# PHOTOMONTAGE 8B

Entre Kerbotin et la zone d'activités de Guergadic

VARIANTE SUD













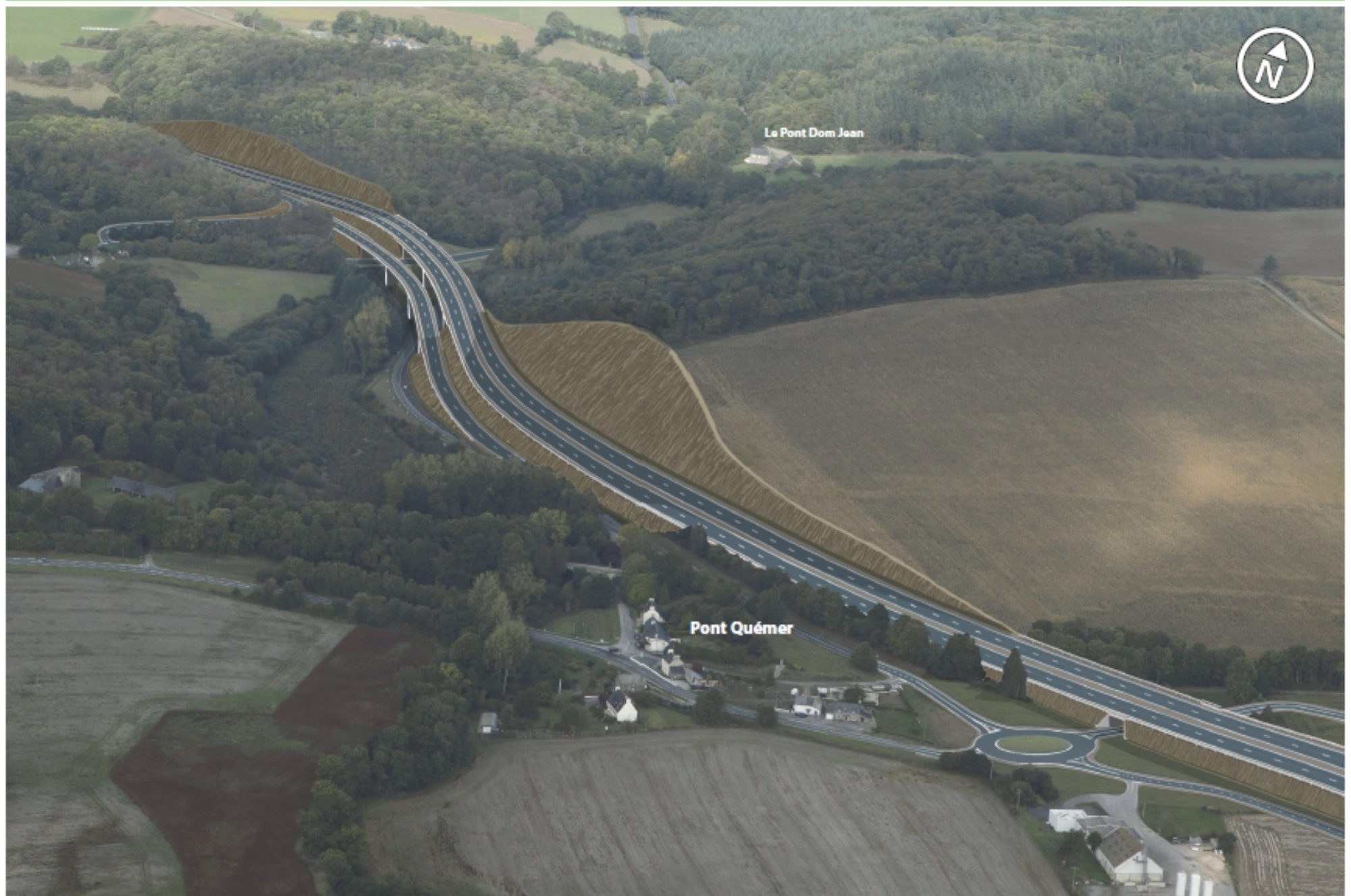




# Franchir la vallée du Poulancre

- Des enjeux réglementaires très forts (zone Natura 2000) avec la nécessité de prendre en compte : la présence d'habitats naturels et d'espèces à ne pas détruire, d'un paysage à préserver (limiter les remblais), d'un corridor pour l'eau et les animaux à préserver voire à renforcer...
- Nécessité de solutions, coûteuses, en viaduc :
  - Un seul viaduc, de 250m de long et 25m de haut, pour la variante Nord
  - Deux viaducs pour les variantes ASP et Sud : 130m de long et 6,50m de haut pour la nouvelle RN164 et 175m de long et 9m de haut pour la voirie secondaire (pour relier la route de Saint-Gilles à l'échangeur, et les véhicules interdits)











# LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE

# La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres

# De premiers indicateurs de comparaison

**Thème**

**Variante ASP**

**Variante Nord**

**Variante Sud**

Bâtiments à acquérir

Vers Curlan et  
Coet Prat

A priori aucun

Vers Curlan

Nombre d'habitations  
dans une bande de  
100 m par rapport au  
projet

60

28

30

Surface agricole  
impactée

46,6 ha

52,2 ha

52,5 ha

Surface de zone  
humide impactée

2,5 ha

2,2 ha

2,2 ha

Surface de  
boisement impactée

10,2 ha

8,3 ha

10,2 ha

Excédents de  
matériaux

350 000 m<sup>3</sup>

120 000 m<sup>3</sup>

Marginal

Coût

103 M€

101 M€

101 M€

[RN164]

# Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Milieu physique	Très défavorable	Défavorable	Défavorable
Milieu naturel	Très défavorable	Défavorable	Très défavorable
Paysage	Favorable	Défavorable	Très défavorable
Activité agricole	Défavorable	Défavorable	Défavorable
Bâti et nuisances sonores	Très défavorable	Défavorable	Défavorable
Développement économique	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Sécurité	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Coût	103 M€	101 M€	101 M€



# Que peut-on dire de la variante ASP?

- Elle vise à maintenir une configuration la plus proche possible de celle d'aujourd'hui et crée moins de « coupures » dans le territoire
- C'est ainsi celle qui perturbe le moins les activités agricoles et qui s'insère peut-être le mieux dans le paysage ; mais les excédents de matériaux vont devoir être stockés et vont nuancer ce bilan
- Elle a l'avantage « psychologique » de reprendre le tracé historique
- Elle est plus proche des zones habitées (Curlan) que les autres
- Pour un coût important, elle s'efforce de franchir au mieux la vallée du Poulancre, sans être optimale du point de vue des enjeux environnementaux
- Itinéraire de substitution à créer

# Que peut-on dire de la variante Nord?

- Son tracé neuf crée une coupure, qui implique des impacts certains en termes de paysage et d'activité agricole
- C'est la meilleure solution de franchissement du Poulancre, qui réduit au strict minimum les impacts environnementaux dans ce secteur
- Elle s'éloigne des hameaux les plus importants (mais passe près du jardin du Botrain)
- La RN164 actuelle constitue l'itinéraire de substitution

# Que peut-on dire de la variante Sud?

- Elle a les mêmes limites que la variante « aménagement sur place » dans le franchissement du Poulancre
- Le tracé neuf dans la vallée du ruisseau de Saint-Guen implique des impacts environnementaux, agricoles et paysagers supplémentaires
- Elle s'éloigne des hameaux les plus importants
- La RN164 actuelle constitue l'itinéraire de substitution sauf dans la partie commune avec la variante ASP où il est à créer

# Un demi-échangeur supplémentaire pour Caurel ?

- Enjeux : offrir une desserte directe au lac de Guerlédan en venant de l'est, répondre à la demande de trafic saisonnière (effet vitrine)
- Plusieurs solutions techniques examinées (3), d'une définition difficile compte tenu du tracé sinueux de la RN164 et du relief marqué du secteur, faisables mais médiocres d'un point de vue technique (sécurité)
- Des impacts supplémentaires paysagers, agricoles et naturels
- Avec cet échangeur, les usagers venant de Rennes gagnent 500m, ceux venant de Pontivy perdent 1 km
- Surcoût : 5 M€





**PHOTOMONTAGE 3B**  
Entre Kerbranic et l'entreprise Sénan

**ÉCHANGEUR DE CAUREL**  
**VARIANTE EST**



**PHOTOMONTAGE 2B**  
Entre Kerbranic et l'entreprise Sénan

**ÉCHANGEUR DE CAUREL**  
**VARIANTE CENTRE**



**PHOTOMONTAGE 1B**  
Entre Kerbranic et l'entreprise Sénan

**ÉCHANGEUR DE CAUREL**  
**VARIANTE OUEST**



# Conclusions

- Variante historique intuitive *versus* Tracé neuf mieux adapté pour l'environnement
- Des ouvrages et des terrassements importants, expliquant un coût élevé : 9 M€ au km contre 6 ou 7 M€ ailleurs
- Le franchissement du Poulancre, une des clefs du projet : les enjeux de conception technique, d'optimisation du coût et réglementaires du projet pourraient nécessiter, en fonction des résultats de la concertation, des études complémentaires d'un niveau de détail non habituel à ce stade du projet

# Échanges avec la salle



# Participer à la concertation

- Le dossier de concertation et les plans des variantes, consultables sur Internet ou dans les mairies
- Le maître d'ouvrage à l'écoute de toutes les interrogations : en permanence publique, par mél
- Les collectivités, administrations, associations, chambres consulaires, directement interrogées

# La suite

- Bilan de la concertation à l'automne 2014
- Étude de la solution retenue et/ou études complémentaires
- Puis phase de recueil d'avis obligatoires, dont celui de l' « Autorité Environnementale » (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), autorité administrative nationale indépendante
- Mise à l'enquête publique préalable à la DUP
- Poursuite de la concertation : comité de suivi des études, permanence avec les riverains, etc.