



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Dossier de presse

Octobre 2024

RN164
MISE À 2X2 VOIES



SOMMAIRE

Un aménagement au service des territoires du Centre Bretagne

4

Un itinéraire de plus en plus attractif

6

La DREAL et la DIR Ouest mobilisées pour l'aménagement de la RN164

9

Un projet soutenu par le dialogue territorial

10

Un financement État / Région ambitieux et sans équivalent en France

11

Un aménagement au cœur d'enjeux majeurs

13

Un environnement naturel à préserver

13

Le dialogue continu et les AFAFE, outils de réussite de la maîtrise foncière

19

Un chantier porteur d'emploi et d'insertion sociale

21

Des projets leviers de connaissance de l'histoire locale

23

Les suites de l'opération

25

La route nationale 164 a été créée en 1837 pour relier Rennes à Brest, désenclaver le Centre Bretagne et favoriser le transport et le commerce. Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Saint-Méen-le-Grand, Merdrignac, Plémet, Loudéac, Guerlédan, Gouarec, Rostrenen, Carhaix, Châteauneuf-du-Faou, Pleyben où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud.

Depuis la fin des années 1980, la RN164 est mise progressivement en 2x2 voies dans les trois départements bretons qu'elle traverse.

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative lors des vingt prochaines années, la RN164 est appelée à devenir un axe important de la Bretagne.

UN AMÉNAGEMENT AU SERVICE DES TERRITOIRES DU CENTRE BRETAGNE

L'aménagement de la RN164 reliant la RN12 à Montauban-de-Bretagne à la RN165 à Châteaulin est une ambition forte et historique. Dès 1969, le Général de Gaulle, lors de son discours de Quimper, affirme la volonté de faire de la RN164 un axe routier structurant en l'aménageant de manière à en faire un itinéraire de liaison et de desserte rapide et sécurisé.

Pour la RN164, il est alors évoqué une mise à trois voies de cet axe avec des crêneaux de dépassements. Les premiers travaux ont été réalisés en 1988 au droit de Merdrignac et ont été poursuivis en 1989 à Carhaix dans le cadre du Plan Routier Breton.

Depuis, ce projet a fait l'objet d'un soutien constant et transpartisan des collectivités bretonnes, de l'État et de la Région Bretagne, assurant la progression de cet aménagement au fil des années.

Une décision ministérielle du 21 mars 1995 a défini l'aménagement à 2x2 voies dénivelées sur les 162 km séparant Châteaulin de Montauban-de-Bretagne, avec la mise en place d'un itinéraire de substitution pour les véhicules non autorisés.

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier ministre, le préfet de Région et le président du conseil régional, a réaffirmé par ailleurs l'objectif de finaliser la mise à 2x2 voies de cet itinéraire pour assurer le désenclavement et le développement du Centre Bretagne.

Le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 a consacré cette ambition en affectant 237 millions d'euros de crédits à la poursuite de cet aménagement.

Le président de la République a confirmé, le 21 juin 2018 à Quimper, la volonté de finaliser au plus vite l'aménagement de la RN164.

Cet engagement a été réaffirmé dans le Pacte d'Accessibilité pour la Bretagne, signé le 8 février 2019 par le Premier ministre à la suite de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

La mise à 2x2 voies de la RN164 se poursuit. La signature, le 1^{er} juillet 2024, de l'avenant « mobilités » au CPER 2021-2027 a permis de contractualiser une enveloppe de 96 M€ pour poursuivre les études et travaux notamment ceux de l'aménagement de la section Ouest de Merdrignac et de la section Ouest de Guerlédan.

L'achèvement de la mise à 2x2 voies est envisagé à l'horizon 2032 avec l'ouverture à la circulation de la section Est du secteur de Guerlédan. Après les entrées en service récentes de Châteauneuf-du-Faou, des sections 1 et 2 de Rostrenen et d'une première section Est à Plémet, 82 % de l'itinéraire est d'ores et déjà réalisé. Les travaux d'aménagement des secteurs de Plémet, Merdrignac Est, Rostrenen Ouest (déviation de Glomel) se terminent.

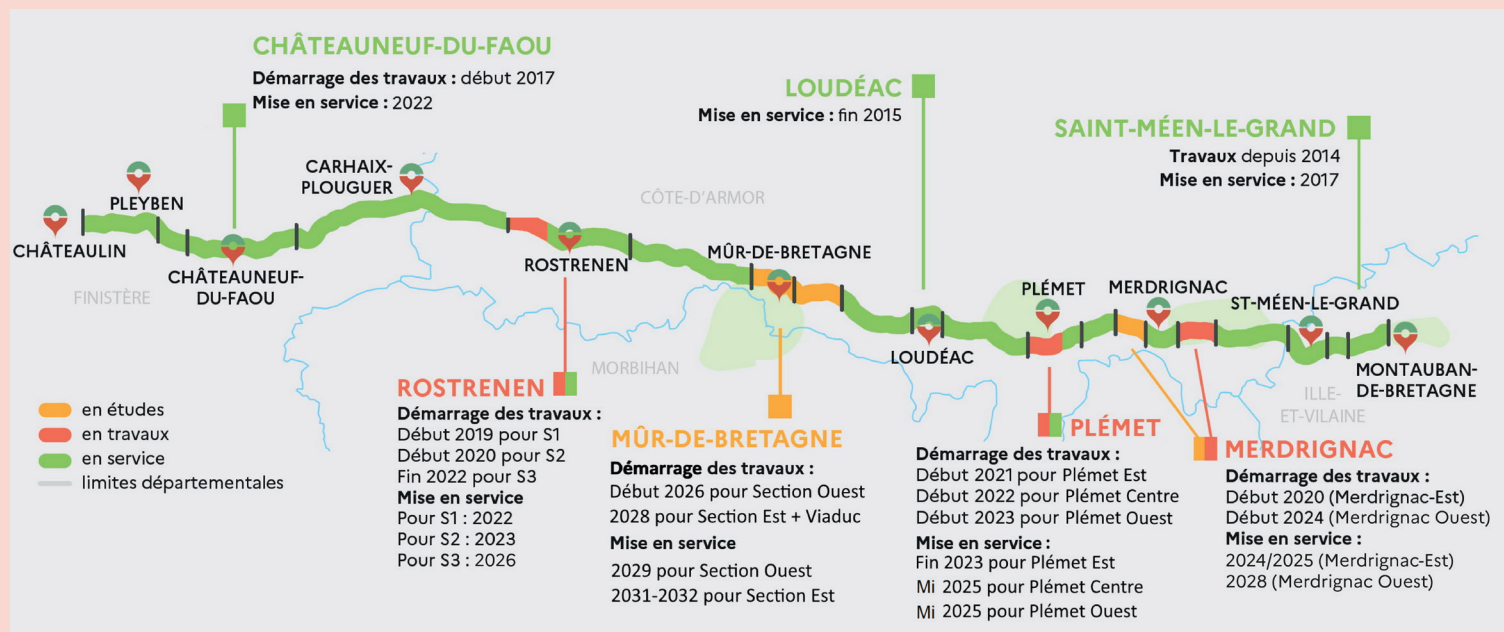
En bref

➤ En 2024, 132 km réalisés sur les 162 km, soit 82 % du projet réalisé.

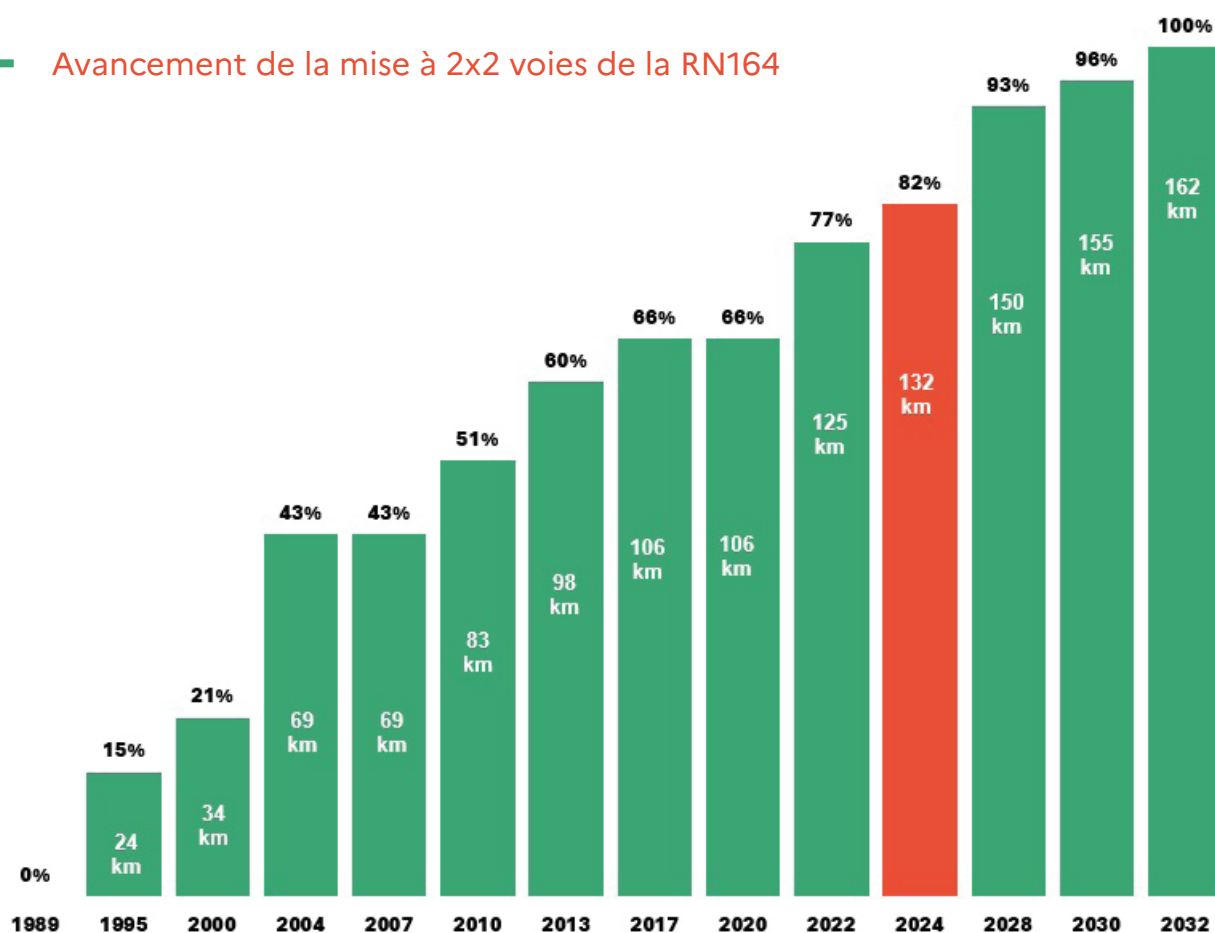
➤ En Ille-et-Vilaine : 100 % réalisés depuis 2017.

➤ Dans le Finistère : 100 % réalisés depuis 2022.

➤ Dans les Côtes-d'Armor : 30 km restent à aménager, dont 19 km en travaux actuellement.



Avancement de la mise à 2x2 voies de la RN164

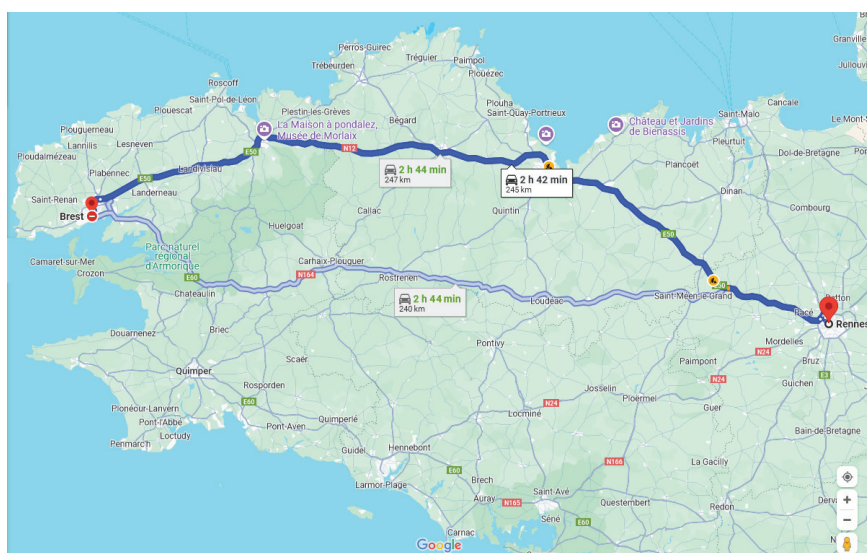


UN ITINÉRAIRE DE PLUS EN PLUS ATTRACTIF

Les opérations d'aménagement, en cours et à venir, sur la RN164 amélioreront les conditions de circulation en renforçant la sécurité et le confort des usagers tout en diminuant les temps de parcours.

Ce gain de temps confortera le rôle de la RN164 dans l'accessibilité à la pointe bretonne, en en faisant un itinéraire attractif et alternatif aux voies littorales, régulièrement saturées (RN12 Rennes-Saint-Brieuc-Brest au nord et RN24-RN165 Rennes-Lorient-Quimper au sud). En 2024, grâce à la mise à 2x2 voies ces dernières années des sections de Châteauneuf-du-Faou, Plémet Est et Rostrenen sections 1 et 2, un trajet Rennes-Brest par la RN164 est plus court en distance (7 km de moins) et a une durée équivalente à celle d'un trajet Rennes-Brest par la RN12.

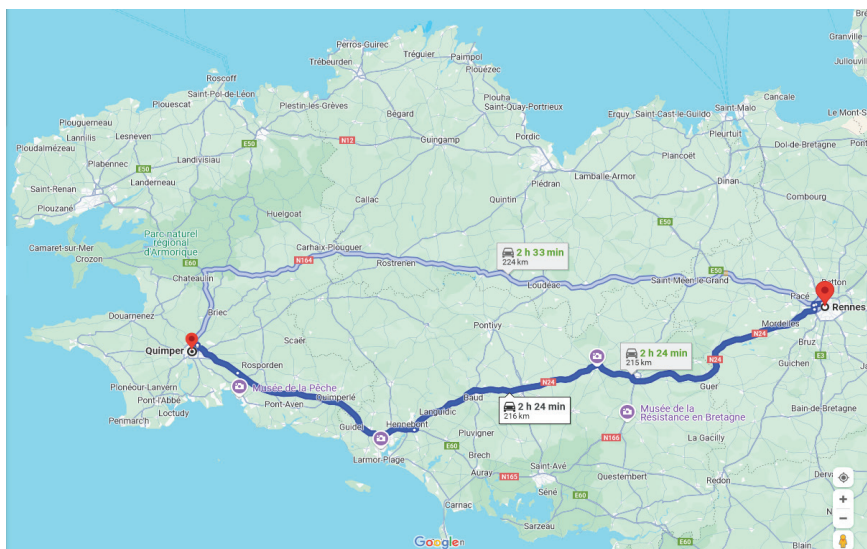
L'achèvement des travaux d'aménagement devrait permettre aux usagers de gagner entre 10 et 15 minutes par rapport à la situation actuelle, qui présente plusieurs secteurs de travaux assortis de réductions de vitesse. La qualité de l'itinéraire et la fiabilité du temps de parcours devraient être des facteurs d'attractivité de l'axe, notamment pour les transporteurs de marchandises et les secteurs économiques qui en dépendent.



Itinéraires Google Maps - octobre 2024

RENNES ↔ BREST

- Temps de trajet équivalent entre RN164 et RN12.
- 7 km plus court par la RN164.
- Délai fiabilisé par la RN164 par rapport à la RN12 du fait de congestions ponctuelles à Saint-Brieuc.



Itinéraires Google Maps - octobre 2024

RENNES ↔ QUIMPER

- Délai fiabilisé par la RN164 par rapport à un trajet RN24/RN165 du fait de congestions ponctuelles à Lorient.
- 9 minutes et 8 km plus long par la RN164 que par RN24/RN165.

L'opération permet également de sécuriser les conditions de circulation en supprimant plusieurs centaines d'accès directs à la RN164 (carrefours plans avec des routes secondaires, entrées de champs, accès directs chez des riverains, activités types garages, restaurants, stations-services...), dont certains accidentogènes. Les aménagements réalisés incluent la réalisation d'échangeurs sécurisés, dénivelés, pour y accéder ou en sortir. Ainsi, dans le secteur de Plémet, trent-et-un accès directs à la RN164 possibles avant les travaux, incluant des accès riverains ou agricoles, seront remplacés par deux échangeurs complets à l'est et à l'ouest de la commune.



Sur le plan, les croix rouges indiquent les fermetures d'accès

Les photos ci-dessous présentent l'une des intersections actuelles au lieu-dit La Fourchette à Plémet qui sera supprimée avec la mise à 2x2 voies, l'accès vers ou depuis la RN164 se concentrant sur l'échangeur dénivelé de la zone artisanale du Ridor. Les aménagements incluent aussi la réalisation d'itinéraire de substitution au droit des sections de la RN164 permettant d'y exclure les véhicules lents et ainsi de limiter les risques liés aux différences fortes de vitesses de circulation.



Carrefour de La Fourchette - Plémet
Avant travaux



Carrefour de La Fourchette - Plémet
Après travaux

La création de quinze passages pour la grande faune et d'une soixantaine de passages dédiés à la petite faune, couplée avec la mise en place systématique de clôture le long de la route nationale, en plus de leur fonction de maintien de la biodiversité, est aussi un moyen d'éviter les collisions avec les animaux.

Enfin, pour améliorer le service aux usagers, l'axe RN164 sera équipé de deux aires de repos, au tiers et aux deux tiers de l'axe, dont une à Rostrenen. Les études relatives à l'aménagement de l'aire de repos sont initiées dans l'objectif d'une ouverture en 2027.



Echangeur Est Plémet - Travaux en cours - Octobre 2023

En bref

Le projet de mise à 2x2 voies assure :

- Une alternative aux deux grands axes littoraux que sont les RN12 et RN165.
- Une amélioration des conditions de confort et de sécurité.
- Un désenclavement et une amélioration de la compétitivité économique des secteurs traversés, et plus largement de l'ensemble du Centre Bretagne.

LA DREAL ET LA DIR OUEST MOBILISÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA RN164

L'aménagement de la RN164 à 2x2 voies est porté par le Ministère des transports, avec la participation financière de la Région Bretagne. La Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne assure, pour le compte de l'État représenté par le préfet de Région, la maîtrise d'ouvrage des différentes opérations.

Au sein de la DREAL, les équipes chargées de la maîtrise d'ouvrage assurent le pilotage des études, de la conduite des procédures réglementaires, de la gestion et la programmation budgétaire, de la passation des marchés de travaux, de la maîtrise foncière ou encore de la concertation et de la communication.

Pour les aménagements de la RN164, les services de l'État assurent également la maîtrise d'œuvre des projets. Le service d'ingénierie routière de la DIRO (Direction

interdépartementale des routes Ouest) est ainsi chargé de réaliser les études détaillées de conception, de passer les différents marchés de travaux, de suivre l'exécution des travaux, d'assurer la coordination des acteurs...

La maîtrise d'œuvre publique procure, en outre, une réactivité et une souplesse précieuses au regard des objectifs ambitieux de calendrier. Elle s'appuie également sur différents bureaux d'études privés apportant leur expertise sur des points techniques spécifiques.

L'exploitation sous chantier sur le réseau routier national (protection des travailleurs, mise en place et suivi de déviations provisoires...) est assurée par les équipes des Centres d'Entretiens et d'Interventions (CEI) de la DIRO, en parallèle de leurs missions classiques d'entretiens de leur réseau.

Chiffres-clés

- 15 agents à la maîtrise d'ouvrage (DREAL).
- 30 agents à la maîtrise d'œuvre au siège de la DIR Ouest.
- Les équipes des Centres d'Exploitation et d'Intervention (CEI) de Châteauneuf-du-Faou, Loudéac, Rostrenen et Pleumeleuc.

UN PROJET SOUTENU PAR LE DIALOGUE TERRITORIAL

Afin de mener à bien cet aménagement ambitieux, un dialogue continu a été instauré avec les acteurs locaux. Il permet de bénéficier de leur expérience d'usage et de leur connaissance des territoires afin d'améliorer le projet, de partager avec eux les enjeux et trouver les solutions adaptées. Les acteurs locaux sont également mobilisés comme relais d'information lors de la phase travaux.

Pour les opérations au droit de Châteauneuf-du-Faou, Rostrenen, Plémet, Guerlédan, Merdrignac et Saint-Méen-le-Grand, de très nombreuses réunions ont été organisées avec les mairies, inter-communalités, départements, chambres d'agriculture et associations locales depuis le début du projet dont **57 comités de suivi** et **5 comités d'itinéraires** RN164.

33 enquêtes publiques ont été menées (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale, enquêtes parcellaires), avec une dernière à venir au printemps 2025 pour l'arrêté d'autorisation environnementale sur Guerlédan.

Pour compléter efficacement la communication auprès des riverains, **22 réunions publiques, 6 permanences publiques** et de nombreuses rencontres avec les riverains et les exploitants agricoles ont été organisées.

23 lettres d'information grand public ont été publiées et diffusées aux riverains afin de les informer des avancées des projets et des particularités de chaque chantier.

La Région assure parallèlement le relais entre la maîtrise d'ouvrage, les **élus** ainsi que les **citoyens** du secteur traversé.

À Rostrenen, le chantier devient artistique !

Pendant un an, les travaux de la section 2 de Rostrenen ont été accompagnés par l'association « Aux 2 bouts de la Terre » qui a développé un projet artistique et culturel autour de la route en construction : extraction de pigments à partir des sols rencontrés lors du chantier pour utilisation en couleur, utilisation des sols pour sculptures, photographies...

Les œuvres ont été exposées notamment à la médiathèque de Rostrenen et, dans le cadre des Journées européennes du patrimoine, une visite publique du chantier a été encadrée par l'association en 2022.



Visite publique du chantier de Rostrenen
Septembre 2022

UN FINANCEMENT ÉTAT / RÉGION AMBITIEUX ET SANS ÉQUIVALENT EN FRANCE

L'État et la Région Bretagne ont engagé des moyens financiers importants pour permettre de réaliser ce projet d'aménagement d'envergure dans les délais. Ainsi, il est financé à 50 % par l'État et à 50 % par la Région. Un tel financement régional est unique en France.

Le **Contrat de Plan État-Région 2015-2020** a permis d'inscrire les travaux et les études des 67 derniers kilomètres du projet, soit 40 % du total de l'itinéraire.

SECTEUR	LINÉAIRE (KM)	MONTANT INSCRIT AU CPER 2015-2020 (M€)	MISE EN SERVICE
LOUDÉAC (22)	3	1,55	2015
SAINT-MÉEN (35)	5,5	25,65	2017
CHÂTEAUNEUF-DU-FAOU (29)	12,5	65	2022
ROSTRENEN (22)	15,5	61	2022 S1 2023 S2
PLÉMET (22)	8	50	2025 CENTRE ET OUEST
MERDRIGNAC EST	11	30	FIN 2024 - 2025
GUERLÉDAN (22)	11,5	3,65	
TOTAL	67 KM	237 M€	

Le respect de l'enveloppe financière des différentes opérations, la dynamique des travaux ainsi que le soutien financier solide de la Région ont permis d'anticiper les travaux de la section 3 de Rostrenen (liaison Lomeven-Kermabjean) sans attendre la formalisation du CPER 2021-2027. Ceux-ci ont débuté fin 2022, pour une mise en service prévue en 2026. Ils représentent un budget de 44 millions d'euros.

La concrétisation de la mise à 2x2 voies de la RN164 se poursuit avec la signature, en juillet 2024, du volet Mobilités du CPER 2021-2027 comprenant une enveloppe budgétaire de 96 millions d’euros, dont 86 millions dédiés à la réalisation des travaux de la section de Merdrignac Ouest et une première section de travaux à Guerlédan.

Dans ce cadre, un million d’euros est affecté à la réalisation des études sur divers sujets : mise aux normes, aire de repos, section centrale de l’itinéraire de substitution de Merdrignac, place des mobilités durables... Neuf millions d’euros sont également inscrits pour finaliser les opérations bien initiées dans le CPER précédent.

À l’issue du CPER 2021-2027, seuls les travaux d’aménagement de la section Est du secteur de Guerlédan, portant sur 6,5 km et incluant le viaduc du Poulancré, resteront à financer pour un montant de 90 millions d’euros.

SECTEUR	LINÉAIRE (KM)	MONTANT INSCRIT AU CPER 2021-2027 (M€)	MISE EN SERVICE
MERDRIGNAC OUEST (22)	5,5	41	2028
GUERLÉDAN OUEST (22)	5	45	2030
FINALISATION PROJETS EN COURS		9	
MOBILITÉS ET REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE		1	
TOTAL	10,5 KM	96 M€	

UN AMÉNAGEMENT AU CŒUR D'ENJEUX MAJEURS

UN ENVIRONNEMENT NATUREL À PRÉSERVER

La prise en compte de l'environnement est aujourd'hui centrale dans la conception et la réalisation des projets d'infrastructures de transport.

Chaque projet est conçu en s'appuyant sur la doctrine suivante :

1. **ÉVITER** le plus possible les atteintes à l'environnement ;
2. **RÉDUIRE** ces atteintes, dans le cas où elles n'ont pu être suffisamment évitées ;
3. **COMPENSER** ces atteintes, dans le cas où elles n'ont pu être suffisamment évitées et réduites et s'il reste un impact résiduel notable.

L'ambition est de minimiser les impacts du projet, de la phase conception à la phase exploitation en passant par la phase travaux, sur l'ensemble des volets environnementaux : milieux naturels (notamment zones humides), forestiers, corridors écologiques, bruit, qualité de l'air, qualité des eaux...

Chaque secteur d'aménagement inscrit aux CPER 2015-2022 et 2021-2027 a fait l'objet d'un **diagnostic exhaustif du territoire** le temps d'un cycle annuel complet, visant à recenser les espèces faunistiques et floristiques protégées, mais également les habitats d'intérêt écologique. Les principaux enjeux environnementaux ont été identifiés. Les zones humides et les cours d'eau, les boisements et les haies, les continuités écologiques et certaines espèces emblématiques de la Bretagne, comme le saumon atlantique, la loutre ou l'escargot de Quimper ont été pris en considération dans la conception des solutions d'aménagement et seront plus particulièrement suivies après leurs réalisations. Ces inventaires ont été intégrés dans les variantes de tracés soumises à la

concertation publique, en privilégiant au maximum l'évitement des secteurs à enjeux environnementaux.

Une fois les variantes retenues, les **études d'impact** ont été approfondies pour éclairer les riverains et les associations lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Dès que les projets ont été déclarés d'utilité publique, et après de nouveaux inventaires environnementaux exhaustifs, les mesures de compensation et de réduction ont été définies pour obtenir les arrêtés d'autorisation environnementale préalable au lancement des travaux.

Pendant les travaux routiers, un **contrôle extérieur des impacts du chantier sur l'environnement** est systématiquement mis en place, impliquant des visites régulières et inopinées des différents chantiers pouvant aboutir à des pénalités environnementales en cas de constatations de désordres manifestes sur l'environnement. Il permet de garantir le respect des mesures identifiées dans les arrêtés d'autorisation environnementale

Après mise en service de la section, un suivi spécifique est confié à des écologues pour s'assurer, à terme, de l'efficacité des mesures environnementales réalisées, avec une obligation de résultats et la mise en place de mesures correctives le cas échéant.

Les Directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) et l'Office français de la biodiversité (OFB) réalisent régulièrement des **visites de terrain** pour effectuer des contrôles. Leurs agents veillent au respect du cadre fixé par l'arrêté d'autorisation environnementale et la réglementation, ainsi qu'à la prise en compte des enjeux environnementaux.

Des associations telles que le Groupe Mammologique Breton ou l'Association de Mise en Valeur (AMV) des sites naturels de Glomel sont aussi sollicitées pour leurs connaissances fines de certains enjeux environnementaux, et pour participer à la conception ou rectification de certaines mesures écologiques, tant en phase d'études qu'en phase de travaux.

Des partenariats nécessaires à une approche adaptée et ciblée des enjeux

La gestion pérenne des espaces naturels recréés ou aménagés représente une opportunité de travail en commun avec les acteurs locaux : fauchages tardifs d'espaces, pâturage peu intensif par les agriculteurs, partenariat avec l'AMV des sites naturels de Glomel pour réfléchir à la gestion ultérieure des sites aménagés, entretien et mise en valeur pédagogique d'une zone humide par la commune de Saint-Caradec, inventaire des arthropodes par le Groupe d'étude des invertébrés armoricains (GRETIA) à Châteauneuf-du-Faou en sont quelques exemples.



Passage grande faune - Rostrenen

En chiffres

Une attention particulière et remarquable à la faune :

➤ **15** passages grande faune sur la RN164.

Jusqu'en 2017, un seul passage grande faune sur l'intégralité du réseau routier national breton (= 1 000 km) !

➤ **60** passages petite faune.

Des compensations conséquentes :

➤ **+ 52 %** de zones humides restaurées ou recréées.

➤ **+ 74 %** de boisements supplémentaires recréés.

Environ 10 % du budget global de l'opération dédié aux mesures environnementales soit plus de 45 millions d'euros.

Saint-Méen-le-Grand : opportunité et fonctionnalité des mesures environnementales

Les aménagements mis en place dans le cadre des dossiers Loi sur l'eau et les demandes de dérogation relatifs aux espèces protégées font l'objet d'un suivi et de préconisations sur plusieurs années afin de valider leur pertinence et, si besoin, de procéder à des améliorations.

Ainsi, sur la section de Saint-Méen-le-Grand, un bureau d'études environnemental est missionné depuis 2015 pour suivre scientifiquement les nombreux aménagements environnementaux réalisés. En 2023-2024, huit visites sur site, à des périodes représentatives, ont permis d'effectuer des inventaires floristiques et faunistiques, d'évaluer l'efficacité des ouvrages destinés à la faune et de constater l'évolution des zones humides restaurées. L'ensemble des sites visités ont été évalués comme présentant une **fonctionnalité écologique satisfaisante**.

Le bureau d'études a constaté par exemple que la création ou l'aménagement de mares et de cours d'eau, couplée à des ajustements au début du suivi et à un entretien régulier (curage, arrachage des plantes envahissantes) était favorable au

développement du Potamot fluët, espèce aquatique de flore quasi menacée en Bretagne, ainsi qu'à celles de nombreuses espèces protégées d'amphibiens : grenouille agile, grenouille verte...

Le bureau d'études note par ailleurs que la quasi-totalité des aménagements et leur entretien régulier permettent de remplir les fonctionnalités prévues.

Le rapport préconise de poursuivre les fauches annuelles, d'aménager un passage d'engin au droit du cours d'eau pour éviter la détérioration des rives (aire des Lauriers), et de surveiller le retour éventuel des espèces invasives.

Cinq **passages à petite faune**, passant sous la route, ont été créés à l'occasion du chantier. Leur entretien par fauchage permet de conserver leur fonctionnalité, à l'exception de l'un d'entre eux, rempli d'eaux de ruissellement, pour lequel le bureau d'études préconise la réalisation d'un point plus bas capturant ces eaux. Dans les ouvrages fonctionnels, on constate par exemple le passage de renards, sangliers, blaireaux, lièvres et hérissons.

Passage inférieur à proximité du lieu «Montdésir»



Extrémités fonctionnelles (entrées/sorties) du passage à faune à proximité de «Montdésir».



Cinq espèces ont été photographiées traversant le passage. En haut de gauche à droite : Blaireau et Lièvre. En bas de gauche à droite : Renard et micromammifère (mulot).

Un **passage supérieur à grande faune** a été aménagé. Il permet en particulier au chevreuil européen de transiter au-dessus de la RN164 sans risque. Cet aménagement est complété de mares pour les amphibiens (triton palmé, salamandre tachetée...). Celles-ci visent également à rendre attractifs les abords pour la grande faune.

Enfin des **hibernaculums**, refuges destinés aux reptiles et amphibiens, ont été mis en place pour leur permettre de passer l'hiver dans de bonnes conditions.



Hibernaculum situé au sud de la RN164

Un **îlot de vieillissement forestier** au nord de la forêt domaniale de Montauban a également été créé : aucune intervention humaine n'est envisagée pendant 30 ans sur cet espace, afin de favoriser le développement des chiroptères et insectes saproxyliques (coléoptères par exemple). Le bureau d'études a réalisé un état initial de l'îlot en 2023, en inventoriant l'avifaune nicheuse et les potentiels gîtes à chiroptères.

Concernant les zones humides, le bureau d'études relève également que 2,325 hectares de zones humides sont de nouveau fonctionnels, soit près de 10 % de plus que la compensation demandée dans l'arrêté Loi sur l'eau.

Transformer l'existant : un moyen ingénieux de respecter les engagements environnementaux

A Rostrenen, cinq bassins de traitement des eaux de chaussées de la RN164 initiale, d'une superficie totale d'environ 1 hectare et initialement destinés à être remblayés, ont été aménagés dans le but de recréer des zones humides et des zones d'expansion de crues avec des premiers résultats intéressants.

Ces anciens bassins, même s'il s'agit d'anciens ouvrages d'assainissement, ont acquis un relatif potentiel écologique pour certaines espèces qui ont pu être épargnées par ces aménagements d'anciens bassins.

Par ailleurs, les premiers résultats de suivi de la qualité de l'eau sont bien meilleurs que ceux obtenus avec les anciennes installations, démontrant la performance de ces nouveaux dispositifs en termes de rétention des polluants.



Ancien bassin de rétention réaménagé en zone humide / zone d'expansion de crues

Une découverte inattendue en plein chantier !

Le lundi 12 juillet 2021, lors d'une mission de suivi de chantier près du lieu-dit « Branro » sur la section Est du projet à Plémet, alors en travaux depuis un an, l'écologue du bureau d'étude SCE, missionné par la DREAL, a découvert des traces de la présence du Campagnol amphibie dans une mare d'agrément de qualité d'apparence très moyenne et vouée à être effacée par le chantier routier. Ce mammifère est une espèce protégée intégralement (individus et habitats) en France depuis 2012. Elle n'avait jamais été identifiée sur le site de Plémet lors des études précédentes, malgré des inventaires exhaustifs réalisés depuis 2013.



Campagnol amphibie
Crédit photo David Perez (DPC)

La mare concernée, d'apparence très anthropisée et de piètre qualité environnementale, était sur le point d'être comblée pour se retrouver sous la future chaussée de la RN64. Les travaux ont été immédiatement interrompus sur la zone de la mare et une bâche a été mise en place autour pour l'isoler et protéger les individus potentiellement présents.

Après échanges avec la DDTM 22, le Groupe Mammalogique Breton, les écologues de SCE et le coordonnateur environnement SEGED, une stratégie a été mise en œuvre afin de permettre le déplacement de la population de Campagnol amphibie vers un site favorable sécurisé.

Une campagne de piégeage a été réalisée par SEGED du 2 au 4 août 2021. Elle a permis de capturer un individu de Campagnol amphibie, qui a été relâché dans un milieu correspondant à ses préférences écologiques, non loin du Ninian, en bordure de fossé. Avant la reprise des travaux prévue le 23 août 2021, la végétation autour de la mare a été fauchée afin de permettre de déceler plus facilement des traces fraîches de présence de l'animal. Aucune nouvelle trace de présence n'a été relevée ce jour-là. Lors des travaux de décapage qui ont suivi, un nouvel individu de campagnol a été repéré et capturé par SEGED. Les travaux de comblement de la mare ont pu reprendre le jour suivant.

Une mesure compensatoire spécifique pour la destruction d'un habitat d'espèce protégée sera réalisée à environ 500 m de la mare impactée, sur le site où ont été relâchés les deux individus capturés.

Elle consiste notamment à reprofiler les berges du fossé et à créer deux nouvelles mares. Elle fera l'objet d'un suivi écologique sur 20 ans.



Libération du Campagnol amphibie
(DDTM 22 – 03/08/2021)

LE DIALOGUE CONTINU ET LES AFAFE, OUTILS DE RÉUSSITE DE LA MAÎTRISE FONCIÈRE

Inséré dans un territoire à forte vocation agricole, chaque projet d'aménagement d'un secteur impacte plus ou moins fortement le fonctionnement du tissu agricole local et de certaines exploitations, avec notamment des fermetures d'accès directs à la RN164, des interdictions de circulation des engins agricoles sur la 2x2 voies... Selon les modalités d'aménagement choisies, sur place ou en tracé neuf notamment, les impacts fonciers varient également.



C'est la raison pour laquelle un **dialogue permanent avec le monde agricole** est mené afin de faciliter l'intégration du projet.

Ces échanges ont permis, par exemple, que 99 % des transactions (agriculteurs ou riverains) soient conclues amiablement, le recours à l'expropriation étant l'ultime recours pour le Maître d'Ouvrage.

Quatre aménagements fonciers agricoles forestiers et environnementaux (AFAFE) ont été ou sont mis en œuvre dans les secteurs de Saint-Méen-le-Grand, Châteauneuf-du-Faou, Rostrenen et Guerlédan. Portés par les conseils départementaux concernés et financés dans le cadre du projet routier, ils permettent de gérer efficacement et équitablement les impacts du projet routier, mais également les fractionnements déjà existants des exploitations agricoles, tout en ayant une réflexion ambitieuse sur l'aménagement de ces territoires. La SAFER joue aussi un rôle important dans la constitution de réserves foncières permettant ensuite une nouvelle répartition optimale du parcellaire agricole via les AFAFE.

La mise en œuvre de la procédure d'AFAFE vise à remédier aux conséquences de l'infrastructure sur le fonctionnement des exploitations et des propriétés agricoles concernées.

Pour les propriétaires et exploitants, l'AFAFE permet notamment :

- le regroupement de parcelles et le rapprochement des centres d'exploitations ;
- de valoriser les terrains par la constitution de lots regroupés ;
- d'améliorer l'accès aux parcelles (obligation de desserte).

Un AFAFE permet également aux communes de se doter d'un réseau de chemins adapté au nouveau parcellaire.

Qu'est-ce qu'un AFAFE ?

De la responsabilité du département ou du conseil départemental, l'aménagement foncier agricole forestier et environnemental vise à compenser les surfaces agricoles mobilisées par l'emprise du projet.

Afin de faciliter l'AFAFE, la SAFER constitue une réserve foncière à la demande de la DREAL avant le démarrage des échanges fonciers. Le public participe à la définition des échanges fonciers par l'intermédiaire des représentants désignés à la CIAF et lors des enquêtes publiques liées à l'avancement de l'AFAFE.

Toujours en lien avec les acteurs locaux, un travail d'échanges de parcelles est ensuite mené pour compenser foncièrement les propriétaires et exploitants concernés par l'emprise et saisir cette opportunité pour améliorer et optimiser les conditions d'exploitation des propriétés rurales agricoles ou forestières.

Merdrignac : une démarche de compensation foncière collective et partenariale

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 à Merdrignac s'insère dans un **territoire à forte vocation agricole**. L'analyse des impacts du projet d'aménagement avait conclu que dans un contexte de forte dispersion des parcelles agricoles, la réalisation d'un AFAFE pourrait être justifiée mais n'était pas rendue nécessaire par le projet lui-même. Pour accompagner les exploitations agricoles du secteur concernées par les emprises du projet, l'État a choisi, en lien avec les collectivités locales, de proposer et financer un **dispositif d'échange foncier volontaire** avec l'appui de la chambre d'agriculture.

Contrairement à un AFAFE où les échanges de terrains s'imposent aux exploitants après de nombreuses études, enquêtes publiques et CIAF (Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier), ce dispositif non coercitif ne pouvait réussir que si les exploitants agricoles réussissaient à travailler ensemble.

Celui-ci s'est traduit par un important travail de concertation et d'échanges réalisé en bonne intelligence entre tous les exploitants, avec l'appui facilitant des communes et le pilotage de la chambre d'agriculture.

Ce dispositif a donné lieu à une réunion publique d'information le 14 novembre 2019 avec tous les exploitants potentiellement concernés et à quatre comités de pilotage, réunissant SAFER, communes, chambre d'agriculture, DREAL Bretagne et DDTM.

Le dernier comité du 13 septembre 2022 a permis de valider la redistribution des réserves agricoles et les échanges parcellaires en découlant. Ainsi, 16 exploitants agricoles ont été jugés éligibles à ce dispositif (treize en ont effectivement bénéficiés), représentant 40 hectares de surfaces agricoles impactées à compenser (46 ha ont été compensés au final). Les échanges parcellaires hors réserves foncières agricoles se sont poursuivis jusqu'au deuxième trimestre 2022 pour inclure, dans l'exercice, d'autres exploitants qui n'étaient pas directement impactés par le projet routier mais pouvant faciliter les jeux d'échanges. En parallèle, à la suite de la modification de certains îlots agricoles engendrée par ce dispositif, Loudéac Communauté Bretagne Centre a travaillé en lien avec la DREAL Bretagne et le Syndicat Mixte du Grand Bassin de l'Ouest pour planter plus de 4 500 mètres de haies pour accompagner cette démarche.



UN CHANTIER PORTEUR D'EMPLOI ET D'INSERTION SOCIALE

Les différents chantiers de mise à 2x2 voies de la RN164 sont directement **générateurs d'emplois dans le domaine des travaux publics** : entreprises et sous-traitants, bureaux d'études travaillant sur les chantiers ou l'ingénierie. Ils ont également des **retombées économiques pour le territoire** (restauration, hôtellerie, commerces...) et contribuent donc à la création d'emploi dans ces domaines connexes.

Afin que les travaux bénéficient au tissu économique local, la DREAL a proposé de nombreux lots à des entreprises du territoire (une cinquantaine depuis 2015), ce qui a favorisé la réponse de PME bretonnes aux appels d'offres.

L'État y a également systématiquement intégré des **clauses d'insertion sociale** visant le retour à l'emploi ainsi que l'insertion professionnelle et sociale des personnes qui en sont éloignées

L'objectif est d'inciter à l'embauche de personnes en situation de précarité professionnelle : bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emplois de longue durée, jeunes de moins de 26 ans sans qualification, travailleurs handicapés... Pour ce faire, l'État s'est appuyé sur des facilitateurs locaux comme ACTIFE Quimper-Cornouaille et le conseil départemental des Côtes-d'Armor. Cette démarche permet à ces publics en situation précaire d'accéder à un emploi durable et de redonner une dynamique à leur projet professionnel (environ 100 000 heures pour les chantiers menés depuis 2015 et à peu près 40 000 heures à attendre pour les chantiers de Merdrignac Ouest et Guerlédan).

Les clauses sociales d'insertion constituent un levier pour l'emploi local, valorisent la démarche RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) des entreprises sur le volet social et offrent un outil de recrutement efficace.

En bref

➤ INSERTION

Environ **140 000 heures d'insertion sociale**.

➤ EMPLOIS DIRECTS

Environ **150 emplois/an** pendant la durée de chaque chantier : emplois directs en ingénierie ou BTP, emplois indirects sur les territoires (restauration, hôtellerie...).

➤ **Plusieurs centaines d'embauches** et dizaines de CDI.



ENTRETIEN AVEC

Sandrine Louarn, facilitatrice de la Clause Sociale d'Insertion
État/Région au sein du Département des Côtes-d'Armor

Sur quelles parties du projet intervenez-vous ?

J'interviens sur les chantiers de l'État, des services déconcentrés de l'État et de la Région Bretagne situés dans les Côtes d'Armor, et notamment de Rostrenen à Plémet-Merdrignac. Pour chacune des opérations qui se sont étalées sur plusieurs années depuis 2019, nous avons estimé une volumétrie d'heures d'insertion ou de marchés réservés à des entreprises d'insertion, en fonction des estimations des marchés et de leur typologie. Puis nous avons assuré le suivi en lien avec les entreprises attributaires qui ont l'obligation contractuelle de réaliser leurs volumes d'heures sous peine de se voir appliquer des pénalités.

Où en êtes-vous dans l'avancement ?

Sur les 52 118 heures d'insertion prévues dans le département, 46 192 heures ont été réalisées au 8 octobre 2024 (cette mission se poursuivra sur Merdrignac Ouest qui commence, puis sur Guerlédan). L'objectif devrait donc être atteint, voire dépassé, alors qu'il s'agit d'engagements importants pour le Centre Bretagne. On considère que cela va avoir un impact économique significatif pour le territoire. Nous avons recensé 87 participants, dont 5 femmes. Concernant les profils recrutés et les modalités d'insertion, ils sont de tous types. Les entreprises ont parfois eu recours à des chantiers d'insertion, mais ont également embauché en CDD ou utilisé les services de structures intermédiaire d'insertion.

Votre rôle vous conduit-il à aller sur le terrain ?

Je vais régulièrement en réunion de chantier pour faire le point avec les entreprises sur leurs éventuelles difficultés de recrutement, sur l'avancement des heures et expliquer mon rôle. En fin de marché, nous faisons également un retour d'expérience afin de connaître les suites données à ces engagements d'insertion et les résultats. C'est une démarche orientée vers la qualité. Les entreprises apprécient qu'on leur demande ce qu'elles pensent de l'insertion sur le chantier et qu'on ne leur parle pas seulement d'objectifs chiffrés.

Quels sont les retours marquants que vous avez eus ?

On peut citer en exemple le parcours d'une personne, présente pendant deux ans sur le chantier via une entreprise de travail temporaire d'insertion, qui a eu l'opportunité de se former et d'obtenir des certificats d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES Engins de chantier). L'entreprise lui a donné l'opportunité de rejoindre ses rangs en CDI, mais pour des raisons de mobilité géographique et de santé, cela n'a pas été possible. C'est une autre entreprise du secteur qui l'a embauchée et, finalement, bénéficie de la montée en compétence acquise pendant deux ans.

Par ailleurs, plusieurs personnes ont suivi les entreprises sur les différents chantiers du projet qu'elles obtenaient.

Quelle est l'utilité de cette clause spécifiquement pour le territoire ?

L'importance de l'opération a permis à des personnes éloignées de l'emploi d'accéder à des opportunités dans un secteur où la mobilité par les transports en commun est moins présente que sur une plus grosse agglomération. La proximité géographique des chantiers a représenté une réelle opportunité.

Quelles sont les spécificités de l'insertion sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RN164 ?

Tout d'abord, la volumétrie horaire est importante. Par ailleurs, un tiers des personnes qui ont bénéficié de la clause d'insertion ont, à l'issue de l'opération, obtenu un contrat d'apprentissage, un CDD de plus de 6 mois ou un CDI. C'est ce que l'on appelle des sorties positives. Cela montre que le projet est porteur de sens et qu'il ne s'agit pas seulement de remplir une obligation. Cela a généré des changements de parcours de vie !



DES PROJETS LEVIERS DE CONNAISSANCE DE L'HISTOIRE LOCALE

L'archéologie préventive a pour objectif de vérifier si des éléments significatifs du patrimoine archéologique peuvent être menacés par des travaux d'aménagement et de les étudier ou de les préserver le cas échéant.

Elle peut impliquer la mise en œuvre de **diagnostics archéologiques (sondages de prospection)** pour mettre en évidence et caractériser les éléments du patrimoine archéologique présents sur l'emprise du projet.

En fonction des résultats, ces diagnostics peuvent être complétés par des **fouilles préventives** sur des secteurs plus ciblés. En cas de découverte exceptionnelle pendant ces fouilles ou pendant les travaux routiers, des mesures de sauvegarde peuvent être nécessaires. Des indemnités sont prévues pour les exploitants qui seraient impactés (perte de cultures par exemple) par ces diagnostics.



Fouilles sur le secteur de Merdrignac-Est

En chiffres

- Près de 225 hectares de surfaces diagnostiquées (sondages).
- 28 hectares de surfaces fouillées de façon plus précise.
- Plus de 7,5 millions d'euros dédiés à l'archéologie préventive.

Rostrenen : occupations du Néolithique et de l'âge du Bronze final

Sollicité en 2016, le service régional de l'archéologie de la DRAC (Direction régionale des affaires culturelles) de Bretagne n'a pas jugé nécessaire la réalisation de diagnostic préventif sur la déviation de Plouguernével (section Est de Rostrenen), pour laquelle la mise à 2x2 voies a été réalisée par élargissement de la chaussée existante. En effet, les terrassements avaient déjà été réalisés lors de la construction initiale de la déviation.

Pour la déviation de Rostrenen (section centre) et la déviation de Glomel (section Ouest), la DRAC a prescrit un diagnostic préventif en 2017. Ce diagnostic a été réalisé au premier trimestre 2019, sur 79 hectares au droit de ces sections du projet routier. Après analyses des résultats produits par l'INRAP, la réalisation de fouilles archéologiques sur 9 hectares a été prescrite pour aller plus loin dans cette analyse.

Ces fouilles ont été menées par l'INRAP entre mars 2021 et mai 2022, pour un montant de 1,6 millions d'euros.

Elles ont confirmé des **occupations datant de l'âge du Bronze (-2200 à -800 av JC), de l'âge du Fer (-800 à 0 av JC) et du Moyen-Age** en mettant notamment à jour des poteaux de greniers, des foyers à pierres chauffées, des traces de bâtiments circulaires et de bâtiments quadrangulaires, deux enclos funéraires quadrangulaires, une nécropole d'environ 350 sépultures et la voie antique Rennes-Carhaix.

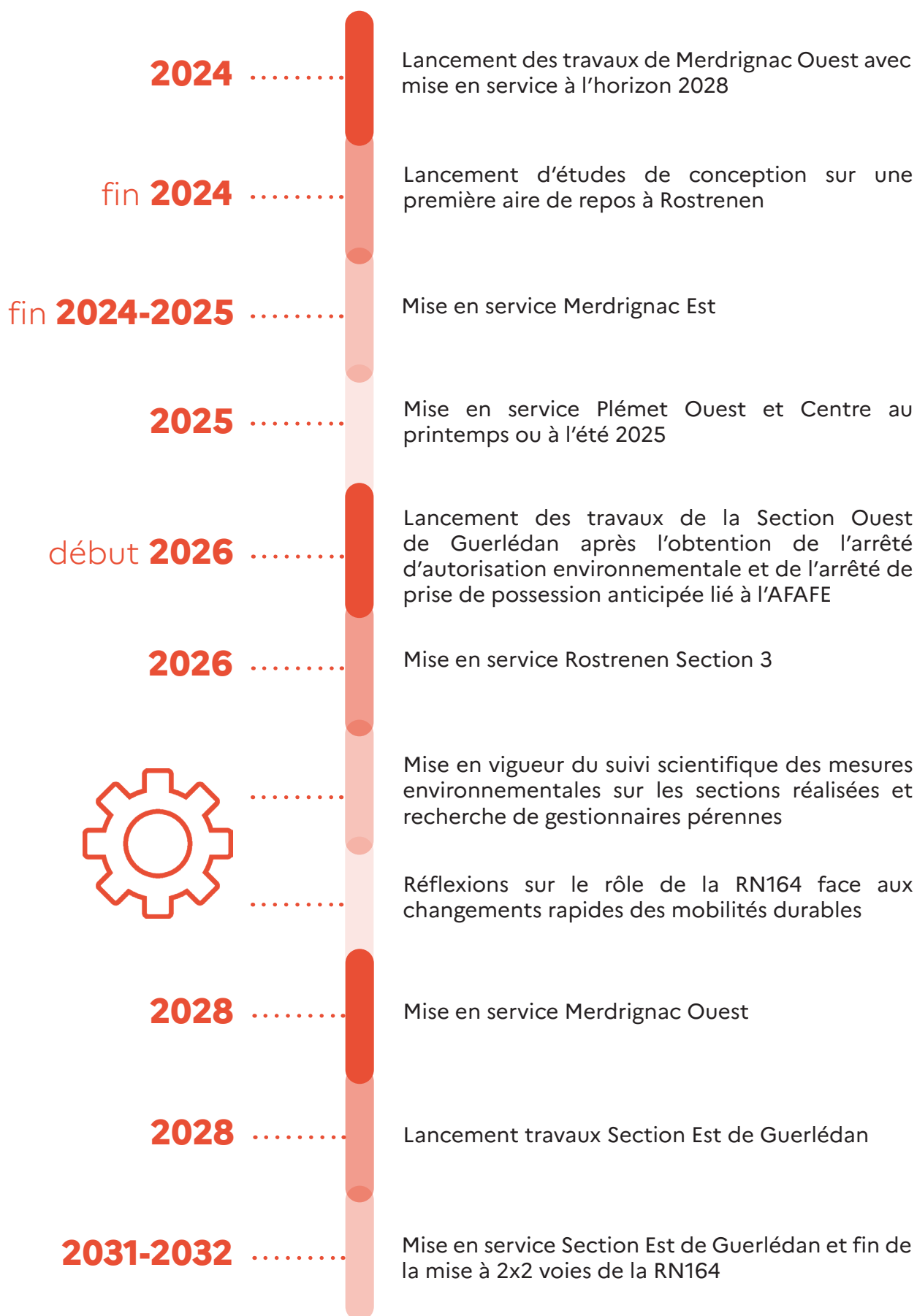


Equipes de l'INRAP sur le terrain

Un bol du Néolithique moyen découvert
lors des fouilles



LES SUITES DE L'OPÉRATION



Contacts presse

Préfet de la Région Bretagne
Pôle communication interministérielle
pref-communication35@ille-et-vilaine.gouv.fr
02 21 86 20 71

Région Bretagne
Service presse
presse@bretagne.bzh
02 99 27 13 54

Pour suivre les étapes du projet d'aménagement de la RN164, rendez-vous sur le site de la DREAL Bretagne :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr
onglet « Infrastructures, sécurité, transports »

Octobre 2024

Rédaction et conception : MD Conseil & associés



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

