

Châteaulin, le 18 juin 2013

RECU LE  
- 2 JUL. 2013  
DREAL/IST

Direction Régionale de l'Environnement de  
l'Aménagement et du Logement de Bretagne  
Service infrastructures sécurité transports  
Division de maîtrise d'ouvrage intermodale

Bâtiment l'Armorique  
10 rue Maurice FABRE  
CS 96515  
35065 RENNES Cedex

**Objet :** RN 164 Déviation de Châteauneuf du Faou

Nos références : 20120619-1593-01  
Dossier suivi par E.M.B.L-R

Vous avez sollicité l'avis de l'ONEMA sur le dossier présenté par la DREAL de Bretagne en vue de l'aménagement de la RN 164 au niveau de Châteauneuf du Faou.

Notre avis porte uniquement sur les thématiques, la continuité écologique et l'hydromorphologie des cours d'eau et les zones humides, le SDAGE impose le respect de ces composantes :

- La continuité écologique pour la nécessité de laisser une libre circulation des espèces piscicoles et le transport naturel des sédiments. L'absence de chute et des vitesses d'écoulement compatibles avec les capacités de nage des poissons présents dans le cours d'eau permettent de respecter ce premier point. Le gabarit des ouvrages adapté à la dimension du lit mineur du cours d'eau permet un transport de sédiment naturel et limite les vitesses d'écoulement dans l'ouvrage.

- L'hydromorphologie pour le respect des caractéristiques naturelles des cours d'eau concernés, dimension du lit mineur, des ouvrages adaptés à ce dernier et respect de la pente (profil d'équilibre) en s'affranchissant des contraintes physiques susceptibles de perturber ces composantes.

- Le SDAGE impose lors de destruction de zones humides la mise en oeuvre de mesures compensatoires visant la recréation ou la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité.

## I LES COURS D'EAU

Six cours d'eau sont impactés par le projet, de l'amont vers l'aval :

### 1 / Le Poull-ru :

Actuellement l'ouvrage présente une chute sous la N164, l'intérieur de l'ouvrage n'est pas visitable mais le bruit est audible et l'aval de l'ouvrage est sous l'influence du niveau d'eau de l'Aulne canalisée.

L'ouvrage proposé est de type pont cadre, 3,5 x 3,5 avec reconstitution du lit naturel par apport d'une couche sédimentaire de 0,40 m. Le pente moyenne à l'intérieur de l'ouvrage sera d'environ 1 %, la cote aval projetée du radier est de 52,71.

La suppression de la chute au niveau de l'élargissement de ce passage permettra d'améliorer la situation actuelle en terme de continuité écologique, le profil d'équilibre est respecté et le dimensionnement n'appelle pas de remarque particulière.

### 2 / Le Saint Guidinic :

L'ouvrage actuel de type buse pose un problème de continuité écologique, une chute résiduelle en aval ne permet pas la libre circulation de la faune aquatique et sa dimension est inadaptée au regard du gabarit moyen du lit mineur du cours d'eau de l'ordre de 1 à 2 mètres.

L'ouvrage proposé est de type pont cadre, 2 x 2 m avec reconstitution du lit naturel par apport d'une couche sédimentaire de 0,40 m. Le pente moyenne à l'intérieur de l'ouvrage sera d'environ 1,2 %.

L'ouvrage proposé est de nature améliorer la situation, on sera vigilant sur son calage aval afin de ne pas générer de chute. D'autre part, le garnissage du fond doit être suffisamment grossier et ancré pour résister aux vitesses d'écoulements générées lors de la mise en charge de l'ouvrage.

Il est prévu de reconstituer le lit mineur du cours d'eau à l'emplacement actuel de la RN 164. Il est impératif de sous dimensionner ce nouveau lit afin de lui permettre de d'équilibrer de lui-même, le sur-dimensionner provoquera une érosion régressive ce qui engendrera à terme une chute en sortie d'ouvrage. Ce point est particulièrement important et devra être revu dans le dossier. On prendra en référence de gabarit la section naturelle du lit mineur à proximité de la zone de travaux en prenant garde d'éviter de prendre en référence en aval de l'ouvrage actuel qui porte des traces de recalibrage passé. On dimensionnera le nouveau lit 20% inférieur au point de référence, on garnira le fond du nouveau lit avec des matériaux au plus proche de l'existant.

### 3 / Le Roudou :

Le Roudou est apparemment un réservoir biologique, le dossier n'y fait pas référence.

Actuellement l'ouvrage est constitué d'une buse métallique d'un diamètre de 3 mètres, une petite chute résiduelle est présente à l'aval, pénalisante pour la circulation piscicole. En aval immédiat de l'ouvrage, une fosse de dissipation avec érosion des berges s'est créée, sa présence est symptomatique d'un ouvrage sous dimensionné.

L'ouvrage proposé est de type pont cadre de 3,5 x 3 m, avec un fond naturel reconstitué et deux banquettes de 0,5 m sont prévues pour le passage de la faune terrestre. Ces banquettes sont dans l'emprise du pont cadre réduisant sa largeur utile à 2,5 m.

Le dimensionnement de cet ouvrage est insuffisant, les problèmes actuels, chute en aval liée à l'érosion progressive générée par l'ouvrage sous dimensionné dans sa largeur, va inévitablement se reproduire assez rapidement. Le nouvel ouvrage devra avoir une largeur utile au moins équivalent à la largeur du lit mineur du cours d'eau, c'est à dire de l'ordre 5 mètres.

#### 4 / Le Kervaziou

Dans la zone d'étude, le cours d'eau présente une faible pente et circule au travers d'une zone humide. Cette dernière ainsi que le lit mineur sont fortement impactés par le piétinement des bovins.

L'ouvrage actuel, buse métallique de diamètre 1,4 mètre, ne pose pas de problème particulier en terme de continuité écologique malgré son sous dimensionnement par rapport à la largeur du lit mineur mesurée, l'absence de zone d'érosion en aval immédiat l'atteste. Cela s'explique, compte tenu du piétinement des berges du cours d'eau, cette largeur mesurée est surestimée par rapport à une situation naturelle. Plus en aval, hors zone piétinée, cette largeur est de l'ordre de 1 à 2 mètres. D'autre part, la faible hauteur des berges laisse penser à un débordement rapide du lit mineur, la présence de la zone humide aux abords immédiats du cours d'eau, amont et aval de l'ouvrage, constituée en majorité de jonc, provoque un ralentissement dynamique et naturel des flux, important.

L'ouvrage proposé en remplacement de l'existant sous la RN 164, est de type pont cadre de dimension 2 x 2,75 m, avec un fond naturel reconstitué et deux banquettes de 0,5 m pour le passage de la faune terrestre. Ces banquettes sont dans l'emprise du pont cadre réduisant sa largeur utile à 1 m.

Pour conserver le fonctionnement actuel satisfaisant, cette largeur utile est insuffisante et pas en adéquation avec l'ouvrage projeté en aval immédiat, elle devra être au moins égale à la largeur actuelle soit 1,5 mètre.

Sous la voirie en aval de la RN, l'ouvrage proposé est de type pont cadre de 2,5 x 2 mètres, cette dimension est en adéquation avec le gabarit du cours d'eau.

## 5 / Affluent rive gauche du Ster-Goanez

Actuellement, le cours d'eau transite par trois ouvrages sous la RN, ils constituent individuellement des discontinuités écologiques, ils sont tous totalement infranchissables par la faune aquatique, présence de chute en aval et vitesses d'écoulement trop importantes.

La pente du secteur est forte et ce petit cours d'eau présente un bon potentiel en terme de recrutement de juvéniles de truite et on retrouve sans difficulté en aval immédiat du dernier ouvrage (le troisième) des truitelles de l'année en retournant quelques pierres plates..

Dans l'étude, Il est proposé de faire transiter :

- le cours d'eau dans deux dalots de 1.25 x 1.25, une buse de 1000 et un dalot 2.5 x 1.25. La pente dans ces ouvrages sera de l'ordre 2.5% à 4%.

- les débits de crues, au-delà de 1.5 m<sup>3</sup>/s, vers le réseau d'assainissement (fossé nord)

Cette proposition n'est pas compatible avec un bon fonctionnement du cours d'eau, sur les deux compartiments, continuité écologique et hydromorphologie.

Si la solution d'utiliser le réseau d'assainissement nord pour faire transiter les débits de crues et faisable, il est donc de ce fait possible d'y faire transiter complètement le lit mineur du ruisseau.

Ce nouveau tracé permettra au cours d'eau de retrouver un fonctionnement optimal, en aérien et sans rupture de continuité écologique.

Afin de respecter les contraintes liées au risque d'inondation de la RN, le dimensionnement du nouveau lit sera certainement plus important que nécessaire pour un bon fonctionnement hydromorphologique. La forte pente du secteur, de l'ordre de 4% permettra au cours de trouver un équilibre dans ce lit « trop » grand, il est par contre nécessaire comme préconisé dans le dossier de mettre en place des enrochements et autres systèmes de protection, pour éviter les érosions.

Outre le bénéfice important apporté au fonctionnement de ce cours d'eau une économie financière est certainement à attendre au niveau des ponts cadres.

## 6 / Le Ster-Goanez

Actuellement l'ouvrage est constitué d'une buse Armco confortée d'une largeur de 4 mètres et d'une hauteur de 3 mètres. Il n'y pas de chute résiduelle en aval de l'ouvrage en revanche une importante une fosse de dissipation avec érosion de berge, s'est créée. De même que pour le Roudour, cet état est symptomatique d'un ouvrage sous dimensionné en largeur. Un bourrelet sédimentaire constitué des sédiments arrachés lors de la création de la fosse de dissipation, s'est formé quelques dizaines de mètres en aval ce qui permet de maintenir une ligne d'eau évitant une chute en sortie d'ouvrage. Cette situation est provisoire, le glissement naturel des sédiments vers l'aval est inévitable et à terme une chute va se former.

L'ouvrage proposé est de type pont cadre de 4 x 3,5 m, avec un fond naturel reconstitué, sans banquettes de circulation pour la faune terrestre. Ce dimensionnement, proche de l'actuel, n'est pas cohérent au regard de la dimension naturelle du lit mineur du Ster Goanez dans la zone d'étude, pour mémoire sa largeur est de l'ordre de 7 à 10 mètres.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



RÉGION DE GENDARMERIE  
DE BRETAGNE

Groupement de gendarmerie  
départementale du Finistère

Le commandant de groupement

REÇU LE  
- 9 JUIL. 2013

DRE 4

N° 42835 du 1 juillet 2013  
RGBRET/GGD29-CDT

**O B J E T** : Mise à 2x2 voies de la RN 164 au niveau de Châteauneuf du Faou.

**REFERENCE** : Votre correspondance en date du 30 mai 2013.

Monsieur le Préfet,

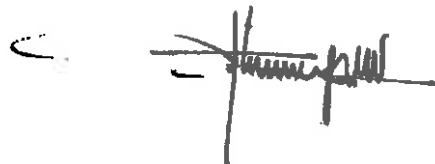
Par courrier en date du 30 mai dernier, vous sollicitez l'avis du groupement de gendarmerie départementale du Finistère sur le projet de mise à 2x2 voies de la route nationale 164 au niveau de Châteauneuf du Faou.

Après analyse, je vous informe que ce dossier n'appelle aucune remarque défavorable de ma part.

Par ailleurs, il est à noter que la pose de portails « Écotaxe » sur les routes nationales 165 et 12 pourrait générer un report de la circulation sur la route nationale 164.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma très haute considération.

Colonel Stéphane Bras.



Service émetteur : Délégation territoriale du Finistère  
Pôle santé environnement  
Affaire suivie par : jean-paul COAT  
Courriel : jean-paul.coat@ars.sante.fr

Téléphone : 02 98 64 50 84  
Télécopie : 02 98 95 19 25

Direction Régionale de  
l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement de  
Bretagne  
Service infrastructures sécurité  
transports  
Division de maîtrise d'ouvrage  
intermodale

Réf. : votre courrier du 30 mai 2013.  
P. J. : 1 dossier en retour.

Date : 3 juillet 2013.  
Objet : mise à 2X2 voies de la RN164 au niveau de Châteauneuf du Faou.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre courrier du 30 mai 2013, reçu dans mes services le 17 juin 2013, relatif à la mise à 2X2 voies de la RN164 au niveau de Châteauneuf du Faou.

Ce projet, en l'absence de périmètres de protection d'une ressource en eau destinée à la consommation humaine sur son trajet, n'appelle de ma part aucune remarque particulière d'un point de vue sanitaire.

Pour le directeur,  
L'ingénieur général du génie sanitaire,

  
Brigitte YVON.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CE ST - DM 04 - PG - A 190

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes  
Ouest

Service de l'Exploitation

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

Rennes, le

05 JUL 2013

REÇU LE

- 8 JUL 2013

DREAL/IST

Le Directeur interdépartemental des routes  
à

Monsieur le Directeur régional de l'environnement  
de l'aménagement et du logement de Bretagne

Service infrastructures sécurité transports  
Division de maîtrise d'ouvrage intermodale

Nos réf. : 2013-07-03

Vos réf. : Courrier du 30 mai 2013

Affaire suivie par : Matthieu Jouvin - SE / PESR  
[matthieu.jouvin@developpement-durable.gouv.fr](mailto:matthieu.jouvin@developpement-durable.gouv.fr)

Tél. 02 99 33 47 50 - Fax : 02 99 33 47 72

Courriel : [PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr](mailto:PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr)

Objet : Avis sur mise à 2x2 voies de la RN164 au niveau de Châteauneuf-du-Faou  
Préparation de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique  
Conduite de la Concertation Inter Services  
PJ : Avis DIRO

Vous m'avez adressé pour avis l'étude d'impact du projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 au niveau de la déviation de Châteauneuf-du-Faou dont la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement assure la maîtrise d'ouvrage.

Je vous prie de bien vouloir trouver en pièce jointe l'avis de la DIR Ouest sur le dossier d'étude d'impact.

Dans l'attente, mes services et moi-même restons à votre entière disposition pour vous apporter tout complément d'information relatif aux éléments cités dans notre avis.

Le directeur interdépartemental  
des routes ouest

Frédéric LECHOLON

Copie à : District de Brest  
CEI de Châteauneuf-du-Faou  
SEM / PECD



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes  
Ouest

Rennes, le

05 JUL. 2013

Service de l'Exploitation

REÇU LE  
- 8 JUL. 2013  
DREAL

Avis de la DIR ouest

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

RN 164 – Mise à 2x2 voies de la déviation de  
Châteauneuf-du-Faou

Nos réf. : 2013-07-03 N164

Vos réf. : Etude d'impact et annexes

Affaire suivie par : Matthieu Jouvin / Patrice Laval

[patrice.laval@developpement-durable.gouv.fr](mailto:patrice.laval@developpement-durable.gouv.fr)

Tél. 02 99 33 47 60 – Fax : 02 99 33 47 72

Courriel : [PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr](mailto:PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr)

Cet avis fait suite au courrier du préfet du Finistère du 30 mai 2013, par lequel sont sollicités les services de l'Etat afin de constituer le dossier d'étude d'impact qui sera soumis à l'Autorité Environnementale et le dossier d'enquête publique qui sera mis à la consultation du public début 2014 pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 au niveau de la déviation de Châteauneuf-du-Faou.

La mise à 2x2 voies de la RN164, réalisée sur une longueur de 12,5 km, comprend la création d'une section courante à 2x2 voies en déviation de Châteauneuf-du-Faou, d'un échangeur central, d'un demi-échangeur phasé à l'ouest, de voies de rétablissement et de substitution.

Le présent avis est établi par la DIR ouest en tant que futur exploitant de la RN164 et des bretelles d'échangeur jusqu'à leur raccordement au réseau secondaire hors giratoire, tel que cela sera défini plus précisément dans le partage des domanialités. Sont exclus de l'analyse les voies de substitution et de rétablissement, pour lesquelles l'avis des gestionnaires pressentis ne peut être donné par la DIR ouest.

Le dossier remis précise que le projet a été établi suivant les recommandations de l'ICTAAL – décembre 2000 pour des voies de catégorie L2.

## PROFILS DES VOIES

### Profil en travers type des bretelles

Il faut prévoir une largeur roulable d'au moins 6 mètres, en particulier sur les bretelles de sortie pour éviter tout risque de blocage de circulation en cas de véhicule en panne, avec remontée de file jusqu'à la section courante de la RN 164. Or le profil en travers type fait apparaître un profil de 0,50 m de BDG - 3,50 m de voie - 1,00 m de BDD n'offrant que 5 m de largeur roulable.

Il serait également souhaitable qu'un profil en travers type soit fourni avec glissières de sécurité, en présence desquelles cette largeur doit être portée à 6,50 m compte tenu de l'effet de paroi.



Pour éviter l'emploi systématique de glissières, il serait intéressant d'envisager autant que possible, et en particulier aux abords du giratoire (autour duquel les dispositifs de retenue sont à éviter), des pentes de remblai à 4/1. Le réemploi des matériaux de terrassement du projet est une solution pour atteindre cette disposition constructive.

Enfin, un profil en travers spécifique commun à la section courante et aux bretelles de sortie au point S=5 m sera à établir pour vérifier la planéité transversale du support sur lequel seront posés les musoirs J14 (modèles de 2 m).

#### *Profil en travers type de la section courante*

Il est précisé que le dévers de la BAU en extérieur de courbe déversée à plus de 4,5 % est orienté vers l'extérieur. Selon l'ICTAAL, le seuil est de 4 %.

#### *Profil en long*

Il est précisé dans la notice que certaines sections n'offrent pas des caractéristiques suffisantes (c'est le cas des profils 362 à 372, 132 à 141 et 309 à 322). Les planches graphiques montrent l'implantation d'une signalisation de police dans certains cas pour avertir l'utilisateur.

A noter également la pente supérieure de 0,15 % (sur une faible distance) par rapport aux préconisations maximales de l'ICTAAL de 6 %. Il s'agit d'un impact mineur sur la sécurité des usagers qu'il conviendra toutefois de surveiller.

De manière générale, la grille de contrôle extraite du guide « Contrôle de sécurité des projets routiers : éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité » (SETRA – mars 2005) mentionne que le projet a fait l'objet de dérogations motivées. Les réponses apportées à celles-ci dans le dossier mériteraient une analyse plus développée notamment en quantifiant les effets du non-respect des règles de l'art (par exemple sur un manque de visibilité, qui peut générer un point accidentogène ou non selon son importance).

#### *Echangeur de Croas Lesneven*

##### *- Giratoire*

Cet ouvrage relève des préconisations techniques du guide « aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales » (SETRA – Décembre 1998). Bien que le giratoire ne soit pas de domanialité Etat, il conviendra de vérifier que les caractéristiques préconisées s'appliquent au projet car il se situe en limite du réseau routier national, donc dans sa zone d'influence. A ce titre, les stipulations relatives au dessin des îlots, aux hauteurs de vue des bordures et à la lisibilité sont à respecter rigoureusement.

Pour améliorer la perception du giratoire depuis la bretelle F, en rampe suivie d'un sommet de côte en angle saillant prononcé, il faudra, avant de recourir à un aménagement paysager, privilégier un modelé de l'îlot central le plus bombé possible. Le rayon intérieur de l'îlot de 21 m laisse envisager la possibilité de faire culminer le modelé à environ 2,50 m avec une pente maximale de 15 %. En tout état de cause, si un aménagement paysager doit être prévu, il ne devra pas constituer un obstacle.

##### *- Bretelles*

Les éléments fournis par la notice et les planches graphiques n'appellent pas de remarques particulières sur le tracé. Toutefois, pour les bretelles B et F, il conviendra de fournir des plans de détails, dont la visibilité sur l'îlot central des giratoires.

La présence d'un accès riverain à la fin de la section de la bretelle B est un point de conflit entre usagers de la route. La proposition émise dans la notice (déplacer l'accès riverain) est à privilégier afin de résoudre cette situation. Le maintien d'un accès sur la bretelle est d'ailleurs à proscrire, étant source potentielle de prises à contresens.

Le long de la bretelle F figure une implantation d'écran phonique qui est incompatible avec la signalisation (en particulier le panneau directionnel D42) et qui peut générer des problèmes de masque latéral pour la visibilité, non évalués. Cette implantation est donc à revoir.

### *Echangeur de Margoven*

Le tracé de cet échangeur, phasé à une échéance non déterminée, n'appelle pas d'observation. Néanmoins, la géométrie du carrefour au démarrage de la bretelle d'insertion devra être précisée par rapport à ce qui est dessiné sur plan.

En attendant sa réalisation éventuelle, aucune emprise ou surlargeur d'enrobé ne devra prêter à confusion pour les usagers de la section courante.

## **TERRASSEMENTS - CHAUSSEES**

Pour le dimensionnement de la chaussée, les hypothèses prises en compte sont un trafic TC5 et une plate-forme PF2. La structure proposée ne fait pas partie du catalogue de 1998. Le dimensionnement s'appuie sur un calcul ALIZE. Les hypothèses prises en compte semblent correctes pour ce qui est du collage entre les couches de matériaux hydrocarbonés mais trop optimistes pour le collage entre la couche de fondation et la couche de forme. Pour l'étude, il convient de prendre en compte une interface non collée à ce niveau.

Il est souhaitable que la structure des chaussées des bretelles soit identique à celle de la section courante en dépit d'un trafic plus faible sauf pour la couche de roulement où la mise en place d'un BBTM n'est pas adapté à tous les cas compte-tenu des efforts liés soit à la giration soit au freinage.

Pour les raccordements avec les chaussées existantes, il convient de prévoir un décalage entre les joints des différentes couches (0,50 m en cas de décalage transversal et 10 m dans le sens longitudinal).

## **SIGNALISATION**

### *Signalisation directionnelle*

Il convient d'établir en amont de toute esquisse de plans décors un schéma directeur local de signalisation directionnelle sur l'ensemble de cet itinéraire en collaboration avec les collectivités territoriales et la DIR ouest. Ce schéma reprendra les préconisations fixées par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Il devra tenir compte de la phase initiale avec un seul échangeur, mais prévoir les adaptations que demanderait l'ouverture ultérieure du demi-échangeur ouest.

Au niveau des plans décors, les diagrammatiques D42 devront intégrer les symboles C107 sur les branches d'accès à la RN 164 (présignalisation du statut d'accès réglementé).

### *Signalisation de police - Marquage*

Au vu des éléments fournis par le dossier, le projet appelle les remarques suivantes :

- toutes les bretelles devront tenir compte du schéma type de signalisation développé par la DIR ouest (fourni en pièce jointe), destiné à améliorer la perception des sens de circulation (lutte anti-contresens) en prévoyant notamment deux paires de B1 avec flèche au sol par bretelle de sortie,
- les panneaux sont de grande gamme (et non de très grande gamme) sur la RN164 et ses bretelles,
- les lignes de marquage au sol en section courante sont de type T1 - 2u (et non de type T2),
- les panneaux sont de classe 2 non DG,
- pas de balises J11 dans les courbes des bretelles, seulement dans les convergents,
- le 1<sup>er</sup> B14 est implanté au droit du début de la ligne continue du zébra et porte la mention 70 km/h,
- les panneaux C107 sont surmontés d'un panonceau M10a

La largeur des voies étant de 3,50 m sur les sections à chaussées séparées adjacentes, il conviendra de gérer le rétrécissement de la voie de gauche de 3,50 à 3,00 m à chaque extrémité du projet.

Pour information, les panneaux qui informent de la présence d'un carrefour à sens giratoire sont des AB25 (et non A25).

Enfin, il faudra s'assurer de la cohérence du statut d'accès réglementé sur la RN 164 de part et d'autre du tronçon neuf.

## **.DISPOSITIFS DE RETENUE**

Le dossier précise l'ensemble des obstacles qui seront isolés par des dispositifs de retenue. Concernant les talus, en l'absence de profils en travers spécifiques, il n'est pas possible de vérifier l'opportunité du linéaire concerné. Celui-ci devra respecter les critères d'isolement en fonction de la hauteur et de la pente, conformément au guide de traitement des obstacles latéraux du SETRA.

Il est rappelé que le principe général est de limiter au maximum le recours aux dispositifs de retenue, en supprimant les obstacles (modèles doux, supports de signalisation fusibles, etc...) autant que possible.

Les travaux se réalisant postérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les dispositifs de retenue relèveront obligatoirement des normes CE. Toutes les références aux produits génériques GS et DE sont donc à supprimer. Ils devront être implantés selon les exigences imposées par l'arrêté du 2 mars 2009 fixant les niveaux de retenue (entre autres : niveau N2 en rive, N1 sur bretelles, H1 sur TPC). Les classes de largeur de fonctionnement seront choisies les plus souples possibles, de même que l'indice de sévérité au choc (A demandé). Le profil métallique A est à privilégier, par cohérence avec le reste du réseau.

En l'absence actuelle de normalisation pour les extrémités et les raccordements aux dispositifs existants, les principes seront ceux de l'instruction de 1988 relative à l'agrément et aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue des véhicules contre les sorties accidentelles de chaussée. En particulier, les extrémités de files seront déportées à hauteur constante vers les talus de déblais avec un biais de 1/12<sup>ème</sup> ou enterrées sur 12 m avec un déport latéral similaire.

Le terre-plein central (TPC) sera équipé d'un dispositif métallique sur tout le tracé, alors que la notion de glissière béton apparaît dans le dossier (§ 2.8.1).

Enfin, il existe un guide élaboré par le réseau ingénierie des DIR « RNER et dispositifs de retenue de la conception à la réception – éléments méthodologiques » d'octobre 2012 pour accompagner maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvre dans la conduite de leur projet pour ces dispositifs.

A noter que les panneaux de signalisation pour lesquels le choix du support sera de type fusible devront faire l'objet d'un agrément par le CETE Normandie-Centre, via le service exploitation de la DIR ouest.

## **ASSAINISSEMENT**

Le dossier spécifie qu'il n'y aura pas d'assainissement en TPC, or le profil en travers type de la section courante déversée précise le contraire par la présence d'un caniveau de grande dimension. Il s'avère que cette disposition constructive n'est pas la plus favorable pour la sécurité des usagers. Il conviendra d'examiner d'autres solutions pour l'évacuation des eaux de ruissellement.

## **EXPLOITATION / ENTRETIEN**

Le dossier remis indique la présence de haies végétales au nord de la RN164 (notées sur les planches graphiques mais non reportées sur l'échangeur de Croas Lesneven), de clôtures sur tout le linéaire et de merlons ou d'écran phonique à proximité de propriétés riveraines du futur tracé.

Ces éléments nécessitent des précisions notamment au regard de l'entretien que cela générera. En effet s'agissant d'un entretien mécanique tant sur les espaces réservés que sur les pieds de talus de remblai et les fossés, il est nécessaire de connaître la nature des clôtures pour séparer l'espace public de l'espace privé. L'entretien des merlons est difficile côté riverain et pourrait aboutir à une convention avec les riverains définissant les modalités d'intervention.

Il convient donc d'intégrer dès ce stade les accès et l'espace nécessaire à l'entretien des dépendances et de lancer la réflexion sur les conventions avec les riverains.

Il est rappelé que les choix d'essences végétales devront se porter sur des espèces dont l'évolution ne conduit pas à l'apparition d'obstacles latéraux (troncs supérieurs à 10 cm) ou de masques pour la visibilité.

Par ailleurs, le paragraphe 2.6.4 prévoit une ITPC tous les 2,5 km. Considérant la structure de chaussée en enrobé, les ouvertures en TPC seront rendues possibles par démontage des glissières à chaque basculement, a priori assez rares, il n'est donc pas utile de prévoir des ITPC.

## **OUVRAGES D'ART**

Tous les ouvrages avec murs en aile devront bénéficier d'un dispositif de retenue afin d'en sécuriser l'entretien et la surveillance et d'éviter la chute d'usagers piétons circulant derrière les dispositifs de retenue de la section courante. Il conviendra également de prévoir des escaliers de part et d'autre de chaque perré ainsi que des fourreaux en attente dans les trottoirs.

Au vu des éléments en notre possession, il semble qu'une réactualisation des coûts soit nécessaire.

Enfin, la domanialité des ouvrages d'art devra avoir été clairement identifiée en amont des travaux afin qu'il ne subsiste aucune ambiguïté entre les gestionnaires potentiels, le principe de rattachement de domanialité au gestionnaire de la voie portée étant à retenir.

Le chef du service exploitation



Daniel Picouays

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale  
des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par  
Jean-Charles ARRAMOND  
Poste : 02.29.61.22.85/02.99.84.59.00  
jean-charles.aramond  
@culture.gouv.fr

Réf : SRA / 13 - 636

RECUE  
16 JUL. 2013  
DREAL/IST

Rennes, le 12 JUL. 2013

Le Préfet de la région Bretagne,  
Préfet d'Ille et Vilaine

à  
Madame la Directrice régionale de  
l'Environnement, de l'Aménagement et  
du Logement de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité  
Transports – Division de Maîtrise  
d'ouvrage intermodale  
A l'attention de M. Pierre-Alexandre  
Poivre  
10 rue Maurice Fabre - CS 96515  
35065 RENNES CEDEX

**Objet :** Mise à 2x2 voies de la RN 164 – CHATEAUNEUF DU FAOU  
Etude d'impact, enquête publique – Concertation des services

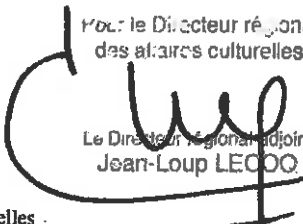
**Réf :** Votre courrier du 30 mai 2013

Par courrier ci-dessus référencé, vous avez consulté le Service régional de l'archéologie dans le cadre de l'instruction du dossier mentionné en objet.

Comme mentionné dans le chapitre 3.5.22 « Les vestiges archéologiques » p.151 du dossier technique joint au courrier, des sites archéologiques sont localisés dans la zone d'étude de la mise en 2x2 voies de la RN 164 au niveau de Châteauneuf du Faou.

Des interventions archéologiques seront à prévoir sur les sites et leur environnement proche s'ils sont directement impactés par les terrassements du chantier, ou sur des tracés ou zones vierges de sites archéologiques mais propices à l'implantation humaine (superficie importante des travaux, topographie, etc...). Ces diverses interventions seront à préciser après étude de la localisation définitive du tracé et des différentes dessertes et des zones d'emprunt/stockage impactant le sous-sol, au cours de réunions techniques préalables.

Pour le Préfet, et par délégation,  
le Directeur régional des affaires  
culturelles

Pour le Directeur régional  
des affaires culturelles  
  
Le Directeur régional adjoint  
Jean-Loup LECOQ



Quimper, le 15 juillet 2013

DREAL de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transports  
Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale  
L'Armorique  
10 rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 RENNES

Groupement Opération  
Service Opération  
☎ 02.98.10.31.92

A l'attention de M. Pierre Alexandre POIVRE

Dossier suivi par le Capitaine HERMINIER  
BH/LB n° 553-13

Objet : Mise à 2x2 voies de la RN 164 au niveau de Châteauneuf-du-Faou  
PJ : 1 dossier

Monsieur,

Vous nous avez récemment transmis pour avis l'étude d'impact du projet de mise à 2x2 voies de la RN164 sur le secteur de Châteauneuf-du-Faou. Après analyse du dossier et échanges techniques avec vos services, le Service Départemental d'Incendie et de Secours du Finistère n'a pas de remarque particulière à formuler sur ce projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Chef du Groupement Opération



Lieutenant-colonel MILIN

Copie :  
- Chrono

**SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DU FINISTÈRE**

58 avenue de Keradennec - 29337 QUIMPER CEDEX - ☎ 02 98 10 31 50 - Télécopie 02 98 10 31 60 - Site internet : [www.sdis29.fr](http://www.sdis29.fr)