

UNE ATTENTION FORTE APPORTÉE AUX ENJEUX AGRICOLES



@Drone Expérience

Inscrit dans un territoire à forte vocation agricole, ce projet impacte le fonctionnement de certaines exploitations (fermeture d'accès directs à la RN164, interdiction de circulation des engins agricoles sur la 2x2 voies...) et leur surface, les emprises nécessaires au doublement de la RN164 empiétant sur certaines parcelles.

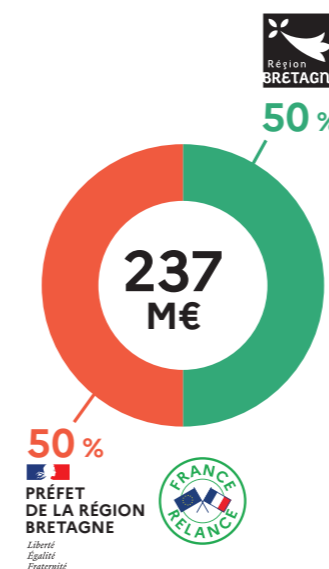
Conscients des enjeux liés au monde agricole en Centre Bretagne, les services de l'Etat ont porté une attention toute particulière à leur prise en compte lors de la définition des projets. Une concertation spécifique a eu lieu sur cette thématique. En ont découlé des indemnisations financières et/ou des compensations foncières à la hauteur des préjudices causés par les projets. Trois aménagements fonciers agricoles forestiers et environnementaux (AFAFE) sont mis en œuvre sur les secteurs de Châteauneuf-du-Faou, Rostrenen et Mûr-de-Bretagne. Pilotés 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. Piloté par la Chambre d'agriculture, un dispositif de compensation foncière spécifique à l'opération de Merdrignac (non coercitif) a été mis en place avec succès. Celui-ci s'explique par un important travail de concertation et d'échanges réalisé en bonne intelligence entre tous les exploitants concernés.

LES ACTEURS ET LE FINANCEMENT

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 pour un investissement sans précédent de 237 M€, dont 51,9 M€ au titre de l'accord régional de relance. L'Etat assure à la fois la maîtrise d'ouvrage (à travers la DREAL Bretagne) et la maîtrise d'œuvre (à travers la DIR Ouest). Parmi l'ensemble des acteurs locaux, la Région Bretagne joue un rôle prédominant avec un co-financement d'envergure de 50%.

L'Etat peut également compter sur la contribution du Conseil Départemental du Finistère pour la réalisation de l'opération de Châteauneuf-du-Faou. Les opérations en cours de travaux représentent un coût cumulé de 210 M€. Il reste 180 M€ à inscrire dans dans la prochaine contractualisation 2023-2027 en cours de négociation (pour les sections de Mûr-de-Bretagne, Merdrignac Ouest et Rostrenen Section 3).



En raison de la crise sanitaire liée à la COVID-19, les chantiers ont été interrompus de mi-mars à mi-avril 2020. Depuis, une adaptation des postes de travail aux prescriptions sanitaires est mise en place, sans impact notable sur l'avancée des chantiers.

UN CHANTIER PORTEUR D'EMPLOI ET D'INSERTION SOCIALE

Les différents projets de mise à 2x2 voies de la RN164 sont créateurs d'emplois. Afin que les travaux de l'opération bénéficient au tissu économique et aux travailleurs locaux, la DREAL a alloué les marchés afin de favoriser la réponse de PME locales aux appels d'offres. L'Etat y a également intégré des clauses d'insertion sociale afin d'inciter à l'embauche de personnes en situation de précarité professionnelle (bénéficiaire de minima sociaux, demandeurs d'emplois de longue durée, jeune de moins de 26 ans sans qualification, travailleurs handicapés...). Pour ce faire, il s'est appuyé sur des facilitateurs locaux. Cette démarche permet à ces demandeurs d'emplois d'accéder à un emploi durable et de redonner une dynamique à leur projet professionnel.



INSERTION

Environ **130 000h** d'insertion sociale réalisées sur les 5 derniers secteurs

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

INFORMEZ-VOUS SUR LE PROJET

Pour suivre les étapes du projet d'aménagement de la RN 164 - Secteur de Merdrignac, rendez-vous sur le site de la DREAL Bretagne : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr (onglet « Infrastructures, sécurité, transports ») Pour nous contacter : lst.dreal_bretagne@developpement-durable.gouv.fr - Téléphone : 02 99 33 44 82

Septembre 2022

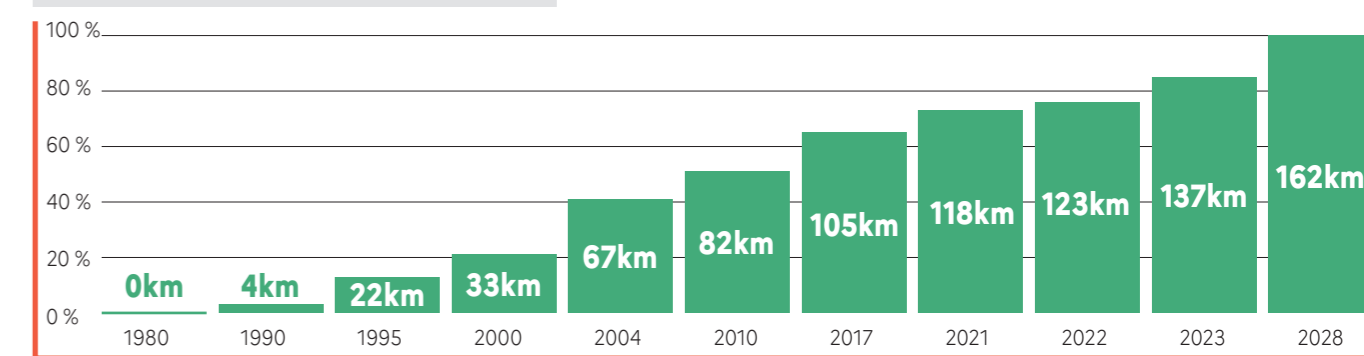
RN164 MISE À 2X2 VOIES UN AMÉNAGEMENT AU SERVICE DES TERRITOIRES DU CENTRE BRETAGNE



LE PROJET PROGRESSE À GRANDS PAS

Projet attendu de longue date, essentiel pour le désenclavement du Centre Bretagne, la mise à 2x2 voies de la RN164 est désormais une réalité sur 123 km, soit 75% de son linéaire. Des travaux, études et procédures d'autorisation sont en cours sur les cinq derniers secteurs restant à aménager, représentant encore 39 km de 2x2 voies et une vingtaine de kilomètres d'itinéraires de substitution ou de voies de désenclavement. L'enjeu est d'achever l'aménagement de la RN164 à l'horizon 2028, en finissant par l'ambitieux projet de Mûr-de-Bretagne et son viaduc.

L'AVANCEMENT DE LA MISE À 2X2 VOIES



UN PROJET AU SERVICE DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA POINTE BRETONNE



L'opération de mise à 2x2 voies de la RN 164 entre Châteaulin dans le Finistère et Montauban-de-Bretagne en Ille-et-Vilaine est un projet structurant pour la Bretagne et l'attractivité des territoires traversés. Les attentes des territoires sont fortes pour concrétiser cette ambition de longue date, qui relève d'un intérêt public majeur. Plébiscitée par les différents acteurs locaux concernés, cette opération d'envergure est divisée en plusieurs tronçons. Certains sont à l'étude, d'autres en travaux ou déjà mis en service. En 2022, les travaux s'accroissent avec 32 kilomètres de chantier en cours à Châteauneuf-du-Faou, Rostrenen, Merdrignac et Plémet. Sur ces 32 kilomètres en chantier début 2022, 17 ont été mis en service à 2x2 voies depuis : 12 km à Châteauneuf-du-Faou et 5 km à Rostrenen (section 1 : déviation de Plouguernevel).

Il s'agit d'un **aménagement durable** pour améliorer l'accessibilité du territoire Centre Bretagne afin de favoriser sa dynamique économique et démographique. Il contribue à arrimer ce territoire aux agglomérations où se trouvent les grandes fonctions de services, d'enseignement, de santé et de commerces indispensables à la vie des habitants.

Ce projet répond également **aux enjeux de trafic et de sécurité routière** en remédiant aux problèmes de visibilité, de franchissements des carrefours dangereux et en améliorant les conditions de dépassement. Cela passe aussi par la suppression des accès directs des riverains et des nombreux carrefours à niveaux.

Il est **utile** : Les évaluations socio-économiques dont il a fait l'objet démontrent que les avantages en termes de gain de temps, de sécurité, de confort, d'attractivité, l'emportent largement sur

les inconvénients. De plus il bénéficie à l'attractivité économique et sociale des territoires traversés

Le projet est cohérent avec la politique multimodale des déplacements à l'échelle nationale pour laquelle l'Etat s'est engagé, notamment au travers du « Plan Routier Breton », programme d'investissements visant à doter la Bretagne d'un réseau d'infrastructures routières performant. Il est d'autant plus important sur ce territoire dans lequel il n'existe pas d'alternative ferroviaire. En outre, il est complémentaire de l'aménagement de l'axe Triskell Saint-Brieuc - Vannes - Lorient.

AMÉLIORATION DES TEMPS DE PARCOURS

L'amélioration des temps de parcours générée par sa mise à 2x2 voies rend la RN164 compétitive par rapport aux deux axes littoraux (RN12 Rennes-St-Brieuc-Brest au Nord et RN24-RN165 Rennes-Vannes-Lorient-Quimper au Sud). Depuis la mise en service à 2x2 voies des 12,5km du secteur de Châteauneuf-du-Faou, la durée des trajets Rennes-Brest ou Rennes-Quimper via la RN164 est similaire à celle des trajets réalisés via les routes littorales. Cela permettra de fluidifier ces dernières, ponctuellement congestionnées en traversée de Lorient ou Saint-Brieuc.

LA MISE À 2 X 2 VOIES COMPLÈTE REPRÉSENTE UN GAIN DE TEMPS DE

45 min pour les véhicules légers **55 min** pour les poids lourds

Temps nécessaire pour parcourir la totalité de la RN 164 :

avec 2 x 1 voie	avec 2 x 2 voies
2 h 15	1 h 30
2 h 45	1 h 50

L'ENVIRONNEMENT AU COEUR DU PROJET

À la suite du Grenelle de l'environnement de 2007 et de la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016, la prise en compte de l'environnement dans les projets routiers s'est largement amplifiée. Tout projet doit désormais respecter, les principes suivants :

- 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'objectif est d'éviter une perte nette de biodiversité, voire même de tendre vers un gain.

Pour le projet de mise à 2x2 voies de la RN164, chaque opération a fait l'objet d'un diagnostic exhaustif du territoire d'une durée d'un an, visant à recenser les espèces faunistiques et floristiques protégées mais également les habitats d'intérêt écologique.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés pour ce projet routier sont 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, l'escargot de Quimper...

Cet inventaire a été intégré dans les variantes de tracés soumises à la concertation publique en privilégiant au maximum l'évitement des secteurs à enjeux environnementaux. Une fois la variante retenue, l'étude de ses impacts a été approfondie pour éclairer les riverains et les associations lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Dès que le projet a été déclaré d'utilité publique, les mesures de compensation et de réduction ont été définies pour obtenir l'arrêté d'autorisation environnementale permettant le lancement des travaux.

Pendant les travaux routiers, un contrôle extérieur des impacts du chantier sur l'environnement est systématiquement mis en place. Il permet de s'assurer du 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.

Construction du passage grande faune de Rostrenen @Drone Expérience



SUR LES 56 DERNIERS KILOMÈTRES : (déviation de Châteauneuf-du-Faou comprise)

12 PASSAGES GRANDE FAUNE **50** PASSAGES PETITE FAUNE

PLUS DE **75HA** DE ZONES HUMIDES RECRÉÉES OU RESTAURÉES **PLUS DE 60HA** DE BOISEMENTS RECRÉÉS (POUR UN IMPACT CUMULÉ D'ENVIRON 36^{HA})

PLUS DE **45M€** DÉDIÉS AUX MESURES ENVIRONNEMENTALES SUR LES 390M€ QU'ONT COÛTÉ LES 5 DERNIÈRES OPÉRATIONS

