

JUILLET
2018

lettre d' info

RN164 - Mise à 2x2 voies dans le secteur de **ROSTRENE**
Un projet financé par l'État (50%) et la Région Bretagne (50%)

Une opération routière en bonne voie

Une étape décisive s'engage pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen. Avec 15,5 km de linéaire total, c'est la plus longue section de la RN 164 restant à aménager.

La première section du projet, qui consiste en l'élargissement de la déviation de Plouguernével, est soumise à une enquête publique du 25 juin au 27 septembre 2018 pour obtenir l'arrêté d'autorisation

environnementale, procédure nécessaire au démarrage des travaux.

Ceux-ci devraient commencer dans l'hiver 2018-2019 par des travaux préparatoires pour déplacer les réseaux ou défricher les emprises.

Les travaux routiers eux-mêmes doivent être lancés au printemps 2019. Des réserves foncières se constituent progres-

sivement et, grâce à la procédure d'aménagement foncier (AFAF) en cours, vont permettre de réorganiser les parcelles agricoles dans de bonnes conditions.

La DREAL Bretagne conduit l'ensemble des opérations routières sur la RN164 et reste à votre écoute. Voici donc les jalons à venir de cette opération dont cette lettre vous rendra compte périodiquement.

> FINANCEMENT

61 millions d'euros sont inscrits au contrat de plan Etat-Région (CPER) avec un financement 50/50 pour les études, procédures et acquisitions sur les trois sections et la réalisation des travaux des deux premières sections.

> ZOOM SUR

L'autorisation ENVIRONNEMENTALE unique

Les travaux ont une incidence sur l'environnement. Les différentes procédures et décisions environnementales (Loi sur l'Eau, Espèces protégées,...) sont, depuis récemment, regroupées au sein d'une autorisation environnementale unique : l'obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale est un préalable au démarrage des travaux routiers.

L'enquête publique pour l'Autorisation Environnementale Unique tenue du 25 juin au 27 juillet 2018 concerne la seule section 1 (déviation de Plouguernével). Elle est l'occasion pour chacun de pouvoir s'exprimer sur les thématiques environnementales développées dans le dossier mis en consultation.

L'aménagement à 2x2 voies de la RN164 sur les sections 2 et 3 fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale distincte pour un démarrage des travaux fin 2019 / début 2020.

Finaliser la mise à 2x2 voies de la RN164 : UN OBJECTIF STRATÉGIQUE pour l'Etat et la Région Bretagne

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne mais également améliorer les temps de parcours depuis/vers le Finistère est un objectif prioritaire de l'État et de la Région, inscrit dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé fin 2013. Le CPER 2015-2020 traduit cet engagement par 237 M€ dédiés à la RN164 à parts égales entre Etat et Région Bretagne. Il s'agit de participer activement à l'aménagement du territoire central de la Bretagne, composé de petites villes non desservies par une infrastructure ferroviaire, pour favoriser son développement économique et social, et contribuer à sa revitalisation. Cet aménagement permettra aussi d'améliorer les conditions de circulations routières et la sécurité des usagers sur la RN164, et de proposer une alternative performante aux axes routiers littoraux, parfois surchargés.

Les **OBJECTIFS** du projet

L'aménagement de la RN164 offrira une alternative aux axes littoraux, plus de confort et de sécurité pour les usagers, et contribuera au désenclavement du Centre Bretagne. L'opération participe à cet aménagement global. Elle permet d'assurer la continuité de l'aménagement de la RN164 entre la déviation de Carhaix - Le Moustoir depuis le lieu-dit Loméven à l'ouest, jusqu'à la déviation de Gouarec - St Gelven à l'est, au lieu-dit Kermaudez.

Les **ÉTAPES** du projet

2012-2013 > Diagnostic des enjeux et contraintes du territoire et études de plusieurs variantes soumises à une concertation publique.

2013-2014 > Etude de la variante retenue et définition précise de ses impacts.

2015 > Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

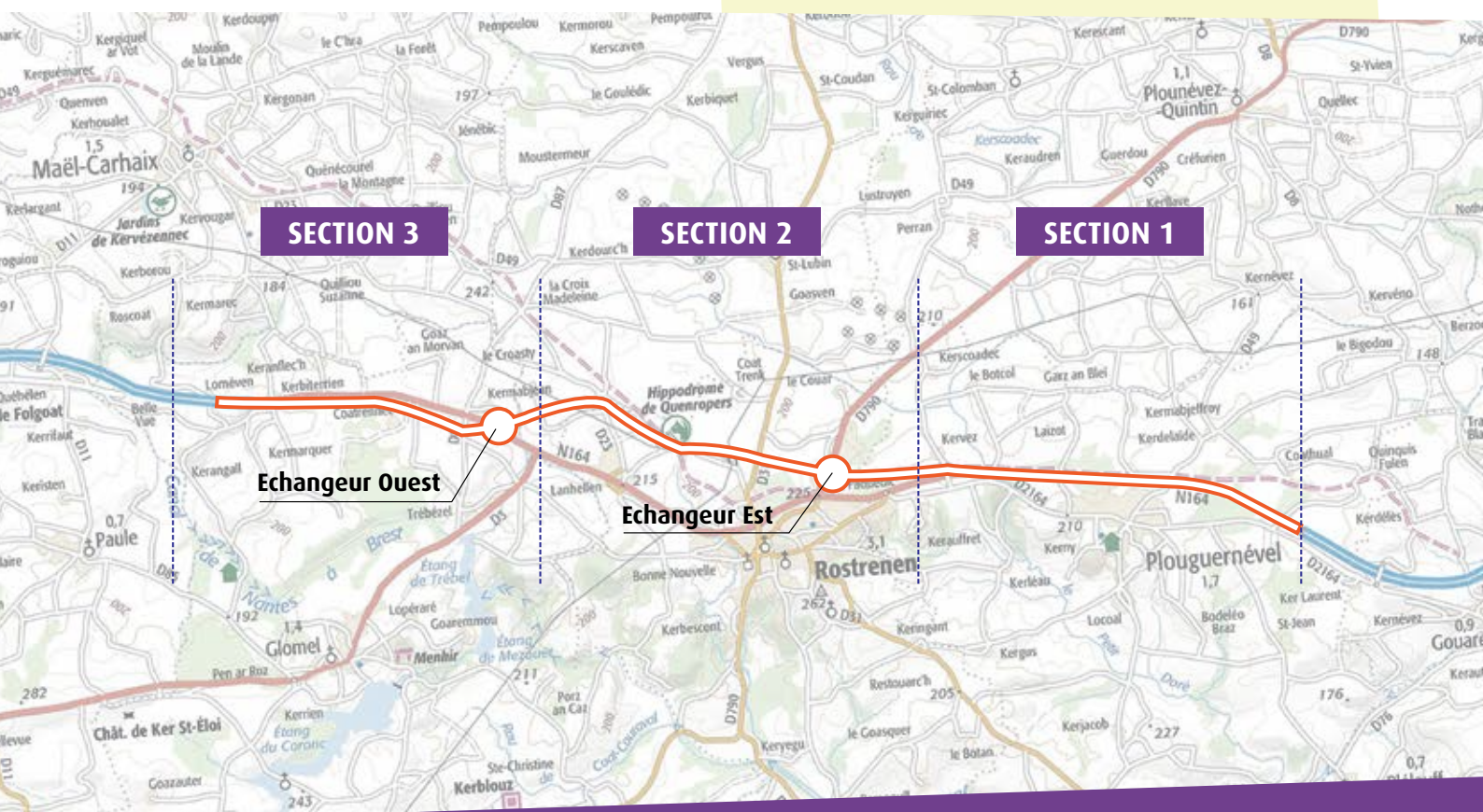
2016 et 2017 > Enquêtes parcellaires pour identifier les terrains nécessaires aux travaux sur l'intégralité du linéaire et lancement des acquisitions.

Janvier-Mars 2018 > Diagnostic archéologique sur la section 2 (pas de nécessité de tel diagnostic pour la section 1).

Juin-Juillet 2018 > Enquête publique pour obtention fin 2018 de l'arrêté d'Autorisation Environnementale Unique concernant la section 1.

Début 2019 > Objectif de démarrage des travaux sur la section 1 Déviation de Plouguernével.

Fin 2019 > Obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale pour les sections 2 et 3 et lancement de travaux préparatoires sur la section 2.



Planning général des travaux

SECTION 1

DÉVIATION DE PLOUGUERNÉVEL

Obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale fin 2018

Premiers travaux fin 2018 / début 2019 (défrichage et déplacement de réseaux)

Mise en service 2021

SECTION 2

Obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale fin 2019

Premiers travaux fin 2019 / début 2020

SECTION 3

Obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale fin 2019

Travaux à prévoir dans le CPER suivant

SECTION 1

PI : passage inférieur
PIGF : passage inférieur grande faune
PSGF : passage supérieur grande faune

Zones humides de compensation

PI 12

PIGF 13

PI 14

PSGF 15

PI 16

Merlon antibruit

Ecran + merlon antibruit

La SECTION 1 : où en est le projet ?

Depuis 2015 et l'obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP), des études de détails ont été menées sur de très nombreuses thématiques pour avoir une connaissance des emprises du projet routier suffisamment précise pour lancer les acquisitions foncières, l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) et les différentes procédures réglementaires (archéologie préventive, autorisation environnementale) nécessaires avant le démarrage tant attendu des travaux.

Tous les terrains non bâtis sont acquis ou en voie de l'être, aucun diagnostic archéologique n'a été prescrit par la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) et le Maître d'Ouvrage a pour objectif d'obtenir, fin 2018, l'arrêté d'autorisation environnementale en vue de démarrer des travaux sur les 5,5 km de cette section 1 fin 2018 - début 2019.

Les premiers travaux seront des travaux préparatoires consistant à déplacer des réseaux ou à défricher les emprises avant le lancement des travaux routiers eux-mêmes au printemps 2019, travaux dont la durée est estimée à environ 2 ans et demi.

La SECTION 2...

Elle consiste en l'élaboration d'un tracé neuf de 5,5 km au droit de la commune de Rostrenen incluant un échangeur complet avec la RD790.

Le projet technique complet (tracé, terrassements, ouvrages d'art, aménagements paysagers, signalisation, assainissement, estimation, etc...) sera finalisé à l'été 2018.

Les diagnostics archéologiques ont été réalisés début 2018 par l'Inrap et un dossier de demande d'autorisation environnementale unique sera déposé fin 2018.

Objectif : démarrage du chantier fin 2019 - début 2020

La SECTION 3...

Elle consiste également en un tracé neuf de 4,5 km. Cette section n'étant pas financée au CPER 2015-2020, le projet technique complet sera achevé ultérieurement même si de nombreuses thématiques sont quasiment finalisées et si les emprises ont été complètement définies.

Pour les sections 2 et 3, le dossier d'autorisation environnementale sera commun et est en voie de finalisation.



Exemple de vue d'aménagements sur un passage grande faune

Les PASSAGES grande faune

Les études préalables et la concertation avec les services de l'Etat, spécialisés dans le domaine, ont mis en avant l'enjeu majeur de continuité écologique (avec notamment la présence avérée du cerf élaphe) dans ce secteur de Rostrenen. L'Etat souhaite en faire un projet exemplaire de la prise en compte des continuités écologiques.

Ainsi sur les 15,5 km de ce projet, il n'y aura pas moins de cinq passages dédiés à la grande faune, plusieurs passages petite faune et l'aménagement d'ouvrages hydrauliques. Ces derniers visent à faciliter les continuités écologiques de la faune piscicole ou de la petite faune avec la présence d'espèces emblématiques comme la loutre.

La RN164 sera également intégralement clôturée pour minimiser les risques de collision entre la faune et les usagers de la route. Les flux d'animaux seront ainsi canalisés plus efficacement vers les passages à faune qui leur sont dédiés.

Pour la section 1, deux passages spécifiques "grande faune", dimensionnés pour le cerf élaphe, sont donc prévus :

- un passage supérieur, situé dans le secteur de Kergorec au droit de l'hôpital psychiatrique à l'est de Plouguernevel, de manière à rétablir le passage régulier de grands animaux, connectant ainsi les boisements de Kerdelaïde au nord de la RN164 et de Kergorec au sud ;
- un passage inférieur, situé dans le vallon du Doré, de manière à rétablir le passage régulier de grands animaux transitant dans le secteur.

Les ÉTUDES et procédures en cours et à venir



Sondages pour diagnostic archéologique dans le secteur de Kerbellec

L'archéologie préventive

L'archéologie préventive a pour vocation de vérifier si des éléments significatifs du patrimoine archéologique peuvent être menacés par des travaux d'aménagement et de les étudier ou 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 d'un projet d'aménagement.

En fonction des résultats, ces diagnostics peuvent être complétés par des fouilles préventives sur des secteurs plus ciblés visant à recueillir les données archéologiques présentes sur le site, par des études, des travaux de terrain et de laboratoire, afin de les analyser puis présenter l'ensemble des résultats dans un rapport.

En cas de découverte exceptionnelle, des mesures de sauvegarde pourraient être nécessaires.

La Direction régionale des affaires culturelles de Bretagne (DRAC) a prescrit la réalisation d'un diagnostic archéologique pour les sections 2 et 3 uniquement.

Mené par l'Inrap, ce diagnostic a été réalisé sur 46 ha de la section 2 de janvier à mars 2018. Au vu du rapport remis par l'Inrap, la DRAC a fait savoir le 2 juillet 2018 qu'il n'y aura pas de prescription complémentaire d'archéologie préventive sur cette section.

A noter que des indemnités des exploitants impactés par ces diagnostics ont bien été prévues (perte de culture par exemple).

A venir :

- Diagnostic fin 2018 – début 2019 pour la section 3.
- Travaux de fouilles en 2020 sur la section 3 si cela est prescrit comme suite au diagnostic.

L'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)

Une étude d'impact agricole réalisée en 2014 a montré que le projet de mise à 2x2 voies aurait des répercussions notables sur les exploitations agricoles du secteur (prélèvement de terres sous l'emprise, rallongement de parcours et enclavement de parcelles...).

Dans le but de résorber au mieux ces impacts, une opération d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) a été instaurée pour réorganiser le parcellaire agricole. Cette opération est placée sous le pilotage du Conseil départemental des Côtes d'Armor et financée dans le cadre de l'opération routière.

La commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF), concernant les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou et Rostrenen, a été constituée en septembre 2015.

A l'été 2017, la CIAF a validé le périmètre de l'AFAF (2072 ha).

Fin 2018 sera initiée l'étape importante de classement des terres du périmètre de l'AFAF qui permettra d'effectuer des échanges équitables en valeur de terres.

Pour pouvoir faciliter la réalisation de cet aménagement foncier, le maître d'ouvrage du projet routier établit progressivement des réserves foncières dédiées via un conventionnement avec la SAFER. A ce jour, le stock de réserves établies est à peu près équivalent à l'emprise du projet routier sur les exploitations agricoles, ce qui devrait permettre une réorganisation du parcellaire agricole dans de bonnes conditions.

Des mesures compensatoires en zones humides

Pour compenser les zones humides impactées par le projet routier, l'État, maître d'ouvrage, a obligation de réhabiliter ou de restaurer des zones humides dégradées présentant un potentiel avéré. Il doit ensuite assurer le suivi scientifique des travaux réalisés avec mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs visés et de garantir leur gestion pérenne.

Pour la section 1, le projet routier impacte environ 3,2 ha

de zones humides qui doivent être compensées par 5,4 ha de mesures compensatoires "zones humides" réalisées à proximité immédiate du projet routier et permettant d'obtenir un gain surfacique et écologique suffisant.

Pour les sections 2 et 3, le projet impacte environ 7,7 ha qui devront être compensés, comme pour la section 1, par une réhabilitation ou restauration de zones humides dégradées. La recherche de telles zones se poursuit en vue du dépôt du dossier d'autorisation environnementale sur ces sections fin 2018.

VOUS INFORMER SUR LE PROJET

Pour suivre les étapes du projet d'aménagement de la RN 164 - Secteur de Rotrenen ou nous contacter, rendez-vous sur le site de la DREAL Bretagne : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr (onglet infrastructures, sécurité, transports).

Ce document, publié par la DREAL Bretagne, a été réalisé avec le concours des services de la DREAL

Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil Crédits photographiques : DREAL Bretagne