

QUESTIONS - REPONSES

- Pourquoi une rocade ?
- Pourquoi rocade "de déplacements" ?
- Quel est l'historique du projet ?
- Qu'a-t-on prévu pour le bruit ?
- Un projet pour l'aménagement du territoire intégrant le respect de l'environnement
- La rocade longe la vallée de l'Urne et coupe la vallée du Gouët. A-t-on mesuré les risques pour l'environnement ?
- Comment les randonneurs vont-ils franchir la rocade ?
- Le paysage ne risque-t-il pas d'être bouleversé ?
- Pourquoi une route durable ?
- Quelles actions vers la jeunesse et les publics d'insertion ?



Pourquoi une rocade d'agglomération briochine ?

Les avantages attendus de la rocade sont nombreux. Elle va permettre d'offrir un itinéraire alternatif à la RN 12 en cas de difficulté de circulation, tout en irriguant le Sud de l'agglomération briochine, un espace stratégique comprenant notamment le parc d'activités des Châtelets, le Zoopôle et les Plaines Villes.

Il sera beaucoup plus aisé, en provenance du Sud par la RD 700, de rejoindre la RN 12 en direction de Rennes, permettant ainsi de rendre la RD 10 à la circulation locale, et en direction des axes structurants RD 6 et RD 786.

L'accès aux transports en commun et au covoiturage sera facilité grâce à l'aménagement de parkings relais.

Pourquoi rocade "de déplacements" ?

Autrefois nommé rocade d'agglomération, la rocade est devenue "de déplacement" suite à une évolution du projet qui, actualisé par la prochaine arrivée de la BGV (Bretagne Grande Vitesse), la réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare SNCF de Saint-Brieuc, s'est orientée vers une infrastructure permettant de relier rapidement le centre ville de Saint-Brieuc par des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Cela se traduira par la création, à des points stratégiques de parkings relais.

Quel est l'historique du projet ?

- 1996-1998 : Elaboration et adoption d'un Schéma Routier d'Agglomération Briochine
- 1999 : Présentation des études préliminaires
- Mai 2000 : Vote du Schéma Routier Départemental "Armoroute 2000" et inscription de la rocade d'agglomération
- 2000-2002 : Présentation des études complémentaires
- 2003-2004 : Concertation
- Mars 2005 : Approbation du projet
- Juin 2006 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Novembre 2007 : Début des travaux de rétablissement des voiries communales sur Trégueux et Ploufragan (ouvrages d'arts)
- Juillet 2010 : Premiers travaux de la voirie principale
- Juillet 2012 : Mise en service de la 1ère section entre le Sabot (Zoopôle) et la Crarée
- Janvier 2014 : Mise en service de la 2ème section entre la Crarée et la Croix Gibat

Qu'a-t-on prévu pour le bruit ?

Parmi toutes les solutions étudiées, le projet proposé à l'enquête d'utilité publique présente globalement les moindres impacts humains et environnementaux et répond aux objectifs essentiels de la rocade.

Un projet pour l'aménagement du territoire intégrant le respect de l'environnement

Des dispositifs de protection seront réalisés en bordure de rocade, de préférence des buttes de terre, du fait d'une meilleure insertion ou alors des écrans acoustiques, en l'absence d'emprises suffisantes. Le revêtement de la voie par un enrobé peu bruyant permet encore de réduire le bruit. Après la mise en service, des mesures de bruit seront réalisées pour vérifier le respect de la réglementation. Si nécessaire, des mesures complémentaires seront mises en œuvre.

A-t-on mesuré les risques pour l'environnement ?

Le maître d'ouvrage s'engage à préserver l'écosystème sensible des vallées et maîtriser les risques de pollution des cours d'eau et du captage de l'Urne.

Tous les cours d'eau traversés sont rétablis par des ouvrages dimensionnés de façon à écouler une crue centennale. Pour les plus importants, une continuité de berge est maintenue, favorable au déplacement de la faune.

Des bassins de traitement des eaux de ruissellement de la plate forme routière permettront de maîtriser les débits et la qualité de tous les rejets provenant de la rocade.

Des reboisements seront effectués pour compenser 2 fois la surface défrichée et un linéaire important de haies sera planté pour reconstituer le bocage.

Comment les randonneurs vont-ils franchir la rocade ?

Tous les sentiers de randonnée pédestre, équestre ou VTT coupés par le projet, sont rétablis par un franchissement dénivelé.

Lorsque le rétablissement ne peut se faire à l'endroit même de la coupure, le chemin est prolongé ou raccordé à une voie spécifique le long de la rocade jusqu'au prochain passage dénivelé.

Ces rétablissements se feront en partenariat avec les associations de randonneurs.

Le paysage ne risque-t-il pas d'être bouleversé ?

L'insertion de la rocade, en déblai principalement, la rend moins visible.

A l'opposé, la perception des échangeurs et des sections en remblai sera plus forte.

Le traitement paysager en cohérence avec les entités paysagères traversées permettra de réduire les nuisances visuelles et facilitera l'insertion du projet dans le site.

Pourquoi une route durable ?

Une route durable soucieuse de l'environnement

En lien avec les problématiques de protection de l'environnement, le projet a été novateur sur le plan de la protection de l'environnement, en particulier :

- Avec la protection des milieux naturels au travers de la création de bassins spécifiques pour le traitement de la pollution,
- Avec les mesures de reconquête des zones humides dégradées et les boisements compensateurs afin de minimiser les atteintes causées par les emprises du projet,
- Avec les mesures de protection de la faune : préservation des couloirs naturels de déplacement pour la petite faune, reconstitution des habitats dans les viaducs pour les chauve-souris...

Des techniques routières durables

Dès l'origine, les travaux importants de ce projet ont été conçus avec la volonté de développer le caractère durable, ainsi :

- Les terrassements importants ont été au maximum gérés avec un souci d'optimisation des transports pour limiter les impacts sur les voiries et sur l'environnement : ainsi la majorité des déblais a été mis en dépôt à proximité immédiate du projet (dans la réalisation de merlons ou de modelés paysagers) sans utilisation des voiries.
- Les structures de couche de forme retenues ont permis de valoriser les matériaux en place en favorisant une solution de traitement limitant de nouveau le transport de matériaux de carrière et diminuant les épaisseurs de matériaux bitumineux.
- Les structures de chaussées ont préconisé l'utilisation de matériaux bitumineux (enrobés) à performance élevée afin de diminuer les épaisseurs de chaussées tout en maintenant le niveau de résistance de la voirie. Ces solutions ont permis de diminuer les fournitures en bitume dans les chaussées de l'ordre de 20 %.
- De plus, la fabrication des matériaux bitumineux intègre la réutilisation de fraisats routiers à hauteur de 25 %, permettant le recyclage d'anciennes voiries.
- Enfin, l'ordonnancement des travaux a été optimisé afin de minimiser les nuisances subies lors des phases de chantier :
 - Aux riverains en débutant les travaux par la réalisation des merlons
 - Aux usagers des voiries interceptées en anticipant et en optimisant le délai de réalisation des échangeurs.

Quelles actions vers la jeunesse et les publics d'insertion ?

Un projet tourné vers la jeunesse au travers des partenariats avec les établissements d'enseignements

Dans le cadre de la communication autour de ce projet, le Conseil général a souhaité pouvoir organiser des partenariats et des temps d'échanges avec les établissements d'enseignement, et notamment les établissements professionnels en lien avec les Travaux Publics.

De par l'importance de ce projet routier, la Rocade constitue une réelle opportunité d'un rapprochement fort entre les professionnels de l'enseignement et ceux des travaux publics.

Dans ce cadre, ce partenariat poursuit plusieurs objectifs :

- Améliorer la connaissance réciproque entre les mondes de l'éducation et des travaux publics ;
- Permettre d'offrir un support concret aux enseignements professionnels ;
- Favoriser un dialogue entre les élèves, futurs professionnels, les enseignants et les responsables d'entreprises.

Les enjeux recherchés pour les élèves sont multiples au travers notamment des visites de chantier ou des échanges avec les professionnels :

- Sur les acquis professionnels liés aux travaux publics, les motiver et accroître leur désir d'apprendre, pour faciliter leur intégration dans la vie active ;
- Développer le goût d'entreprendre et prendre conscience des valeurs positives de l'entreprise ;
- Leur permettre de mieux s'informer et s'orienter en ayant une vision plus claire des enjeux et du fonctionnement d'une entreprise.

Des conventions de partenariat ont été engagées notamment avec le lycée Freyssinet de Saint-Brieuc et l'IUT de Saint-Nazaire en lien avec les professionnels des Travaux Publics.

Des visites de chantier périodiques ainsi que des échanges professionnels entre les étudiants et les différents intervenants de ce chantier (services de la DID, entreprises), ont ainsi été organisés tout au long du chantier.

Par ailleurs, des actions avec la Chambre des métiers ont permis de sensibiliser différents publics aux problématiques des métiers de la route ainsi qu'aux actions des collectivités locales. Ainsi, des publics de jeunes en difficultés ou d'adultes en position d'orientation professionnelle ont été rencontrés.

Des clauses sociales

Outre les emplois locaux induits dans les entreprises de Travaux Publics, le marché des travaux principaux, confiés au groupement Eurovia-HRC-Lessard, prévoyait la mise en place d'un dispositif d'accompagnement et de formation dans les entreprises pour les publics en situation difficile vis à vis de l'emploi :

- Jeunes de moins de 26 ans,
- Chômeurs de longue durée
- Titulaires du RSA

C'est ainsi plus de 10 000 heures de travail qui ont été effectuées sur ce chantier par ces publics fragilisés par la crise économique, leur permettant d'acquérir une compétence et une expérience professionnelle en travaux publics.