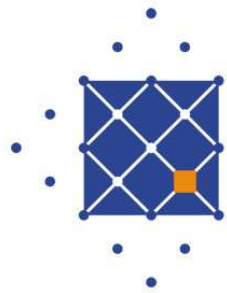


CETE

centres
d'Études
techniques
de l'Équipement



Réseau
Scientifique
et Technique
de l'Équipement

BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

RN 137-Nord



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

SOMMAIRE

I. Préambule : Cadre législatif.....	5	VI. Sécurité	28
1. Les textes législatifs et réglementaires	5	1. Situation initiale.....	28
2. Champ d'application du bilan	5	2. Évolution prévue de l'accidentologie suite au classement en Route Express	29
3. Approche méthodologique.....	6	3. La sécurité de la RN 137 après 1995	29
Rappel du préambule de l'étude de classement en route express de la RN 137 -		Analyse par section.....	30
Rennes - Saint Malo.....	6	Zones d'accumulation d'accidents	30
4. Les objectifs du bilan économique et social.....	6	Conclusion	30
II. Introduction.....	7	VII. Equipement de la RN 137.....	31
1. Historique du projet.....	7	VIII. Conséquences autres modes de transport.....	32
2. Les objectifs du projet.....	9	1. RN 137 et desserte ferroviaire	32
3. Le parti d'aménagement retenu	9	2. RN 137 et lignes d'autocars	34
4. Chronologie des aménagements	10	3. RN 137 et transport aérien	35
III. Coûts.....	11	4. Port de Saint Malo et trafic voyageurs	35
1. Méthodologie	11	IX. Socio-économie	37
2. Coût des aménagements par section.....	11	L'aire d'influence de la RN 137	37
3. Coûts d'entretien	12	1. Démographie	37
4. Coûts d'exploitation	12	2. Population active et mobilité.....	41
5. L'actualisation des coût de construction.....	13	3. Economie.....	42
IV. Trafic.....	16	1. Le milieu agricole.....	42
1. Les trafics supportés par la RN 137 en 1987	16	2. Le tissu industriel et tertiaire :	42
2. Réseau de référence et hypothèses de croissance	16	3. La filière pêche et la RN 137.....	44
3. Situation prévue à l'horizon 1995	21	4. Port de commerce et RN 137	46
4. Situation observée (1995)	22	Tourisme	48
5. Bilan	23	4. Aménagement du territoire.....	50
V. Temps de parcours / Congestion	25	X. Synthèse	51
1. Situation de référence.....	25		
2. Congestion et « bouchons »	26		
3. Effets attendus	26		
4. Situation observée	27		

Préambule : Cadre législatif

Les textes législatifs et réglementaires

Loi n° 82-1152 du 30 décembre 1982 d’Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) modifiée par la Loi n° 99.533 du 25 juin 1999 d’Orientation pour l’Aménagement et le Développement durable du Territoire.

Article 1 :

Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à **l'unité et à la solidarité nationales**, à la **défense du pays**, au **développement économique et social**, à **l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire** ainsi qu'à **l'expansion des échanges internationaux** notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits dans le respect des **objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre** par la mise en oeuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le **droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens** ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Article 3 :

La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité.

Elle tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation.

Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures, l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances et par le développement rationnel des transports combinés. Elle encourage, par la coordination de l'exploitation des réseaux, la coopération entre les opérateurs, une tarification combinée et une information multimodale des usagers.

Elle optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées.

Elle permet la desserte, par au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité géographique, à partir des grands réseaux de transport.

Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports.

Article 14, alinéas 1 et 2 :

Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l’efficacité économique et sociale de l’opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l’environnement, des objectifs du plan de la Nation et de la politique de l’aménagement du territoire , des nécessités de la défense, de l’évolution prévisible des flux de transports nationaux et internationaux, du coût financier et plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux dont ceux des atteintes à l’environnement.

Les grands projets d’infrastructures et les grands choix techniques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l’environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l’intérieur d’un même mode de transport et entre différents modes et combinaisons de modes.

Ces évaluations sont rendues publiques avant l’adoption définitive des projets concernés.

Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise ne service. Ce bilan est rendu public.

Décret 84.617 du 17 juillet 1984 pris pour l’application de l’article 14 de la loi 82.1152.

Article 1 :

L'évaluation et le bilan des grands projets d'infrastructures et des grands choix technologiques intéressant les transports publics tels qu'ils sont définis à l'article 5, dernier alinéa, de la loi susvisée du 30 décembre 1982 sont établis selon les critères définis par ladite loi du 30 décembre 1982, notamment dans ses articles 1er, 3 et 14 (alinéas 1er et 2).

Article 8 :

Le bilan, prévu à l’article 14 de la loi susvisée du 30 décembre 1982, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l’évaluation, est établi par le maître d’ouvrage au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées.

La collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d’ouvrage dès la réalisation du projet.

Article 9 :

En ce qui concerne les infrastructures autres que celles dont les communes, les départements, les régions et leurs groupements sont maîtres d’ouvrage, le bilan prévu à l’article 8 est soumis à l’avis du conseil général des ponts et chaussées et, dans la limite de ses compétences, de l’inspection générale de l’aviation civile et de la météorologie.

Article 10 :

Le dossier du bilan, accompagné des avis mentionnés à l’article 9, est soumis à la disposition du public dans les conditions de publicité et sous les réserves prévues à l’article 7.

Cadre des bilans LOTI

Outre l’obligation législative que représentent ces bilans LOTI, leur production doit répondre à un souci de transparence et d’évaluation de l’action publique, notamment suite à la mise en place de la LOLF (la nouvelle loi organique de finances). Ce souci correspond à une forte demande sociale. En outre le bilan LOTI permet de rendre compte de la manière dont les crédits publics ont été employés et fournit un retour d’expérience.

Champ d’application du bilan

Le bilan est réalisé pour toutes les opérations qui ont fait l’objet d’une évaluation économique et sociale au sens de l’article 2 du décret 84.617 et de l’arrêté du 20 avril 1989 portant révision des seuils monétaires. Cela concerne toutes les opérations de création de voies rapides à 2 x 2 voies d’une longueur supérieure à 25 km, toutes les opérations dont le coût est égal ou supérieur à 545 MF et pour ce qui concerne les travaux dont la maîtrise d’ouvrage appartient aux collectivités territoriales (communes, départements, régions et à leurs groupements), les opérations de routes nouvelles d’une longueur supérieure à 15 km.

Le coût de référence est le coût d’estimation du projet défini comme le coût T.T.C. en francs courants à l’année de présentation du projet et figurant dans le sous-dossier “ évaluation économique et sociale ” du dossier soumis à enquête publique.

Toutefois, si le coût d’estimation figurant dans le dossier d’enquête publique est inférieur à 545 MF mais qu’après mise en service, il vient à dépasser ce seuil une fois réestimé à la même année que celle adoptée dans le dossier d’enquête publique, alors, et bien que cela ne soit pas explicitement prévu par le décret, il convient de faire un bilan.

Par ailleurs, il peut se faire que certains éléments n'aient pas été étudiés dans le dossier d'évaluation économique et sociale présenté à l'enquête publique, soit parce que la réglementation a évolué, soit parce que l'étude initiale était insuffisante sur certains points. Dans ce cas, il conviendra lors de la réalisation du bilan de rechercher les éléments significatifs permettant de réaliser un bilan aussi complet que possible. On évitera toutefois de réaliser des études lourdes, compte tenu des insuffisances des données initiales. Enfin, dans le cas où l'opération est mise en service de manière progressive, seront établis des bilans partiels à l'issue de la mise en service de chaque tranche et un bilan complet lorsque la dernière tranche sera ouverte.

Organisation

Le bilan est établi par le maître d'ouvrage de l'opération dans les trois à cinq ans qui suivent la mise en service de l'infrastructure. Par ailleurs, le maître d'ouvrage doit organiser la collecte des informations dès la réalisation du projet dans le cadre d'un suivi. Cependant compte tenu du délai important qui existe souvent entre l'enquête publique et la mise en service et du caractère fugace ou évolutif de certaines données, l'engagement du suivi économique, dès la présentation de l'évaluation, apparaît souhaitable voire indispensable pour certaines données. Comme pour l'étude socio-économique, l'ensemble des données est regroupé in fine dans un compte-rendu de suivi qui sert de base au document final de bilan. Compte tenu des délais importants entre les études de projets et la réalisation des bilans, on portera une attention particulière à l'archivage de l'ensemble des dossiers, y compris ceux ayant servi de base à l'évaluation initiale.

Approche méthodologique

Rappel du préambule de l'étude de classement en route express de la RN 137 - Rennes - Saint Malo

Le présent dossier est établi, conformément aux dispositions du décret 84.617 du 17 juillet 1984, en application de la LOTI qui impose notamment au Maître d'Ouvrage une évaluation des incidences économiques et sociales des grands projets d'infrastructures.

L'étude qui suit concerne le principe général de doublement et de la mise en route express de l'intégralité de l'axe Rennes-St Malo à l'horizon 1995 sur la base d'une situation de départ fixée à l'année 1987.

L'étude se compose de deux titres :

- le premier est consacré à la description de la situation en 1987 des flux de transport et conditions de circulation sur le réseau concerné (axe principal et axes concurrents) ; il dépeint en outre les enjeux économiques locaux sous-tendus par l'aménagement ;
- le second a pour objet d'évaluer les conséquences prévisibles de l'aménagement à l'échéance de 1995 dans les différents domaines examinés précédemment.

Parti méthodologique retenu

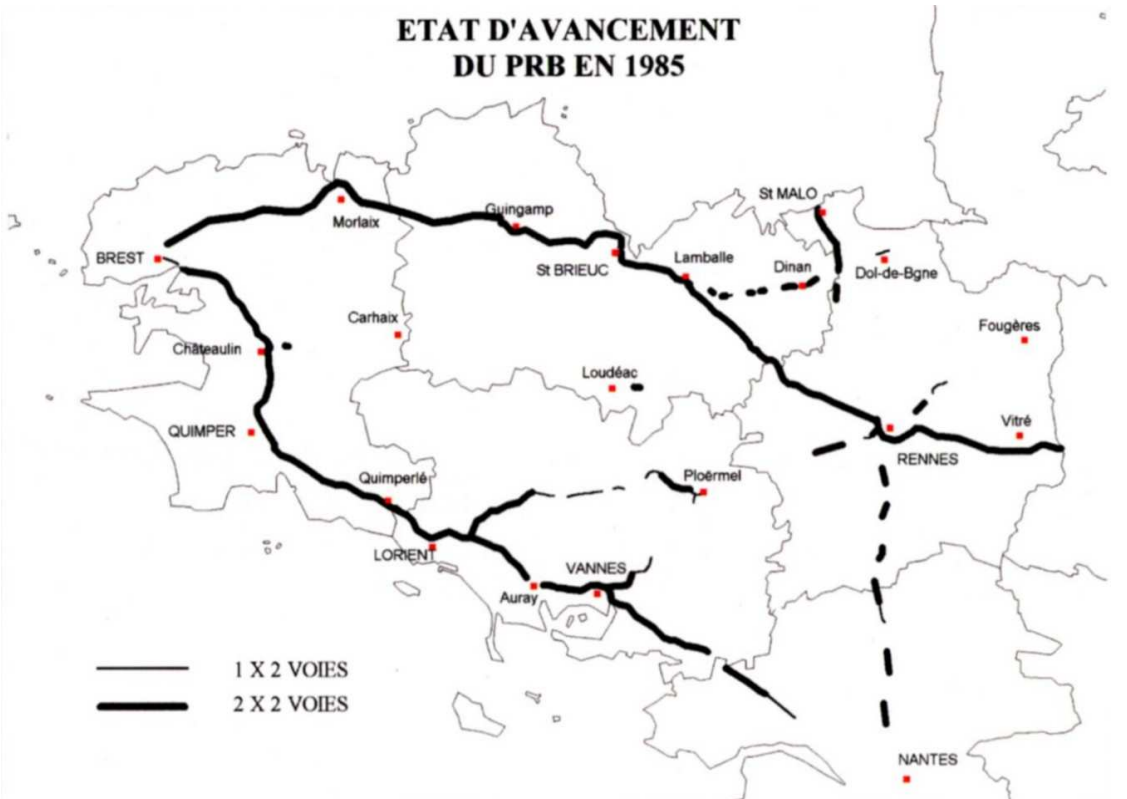
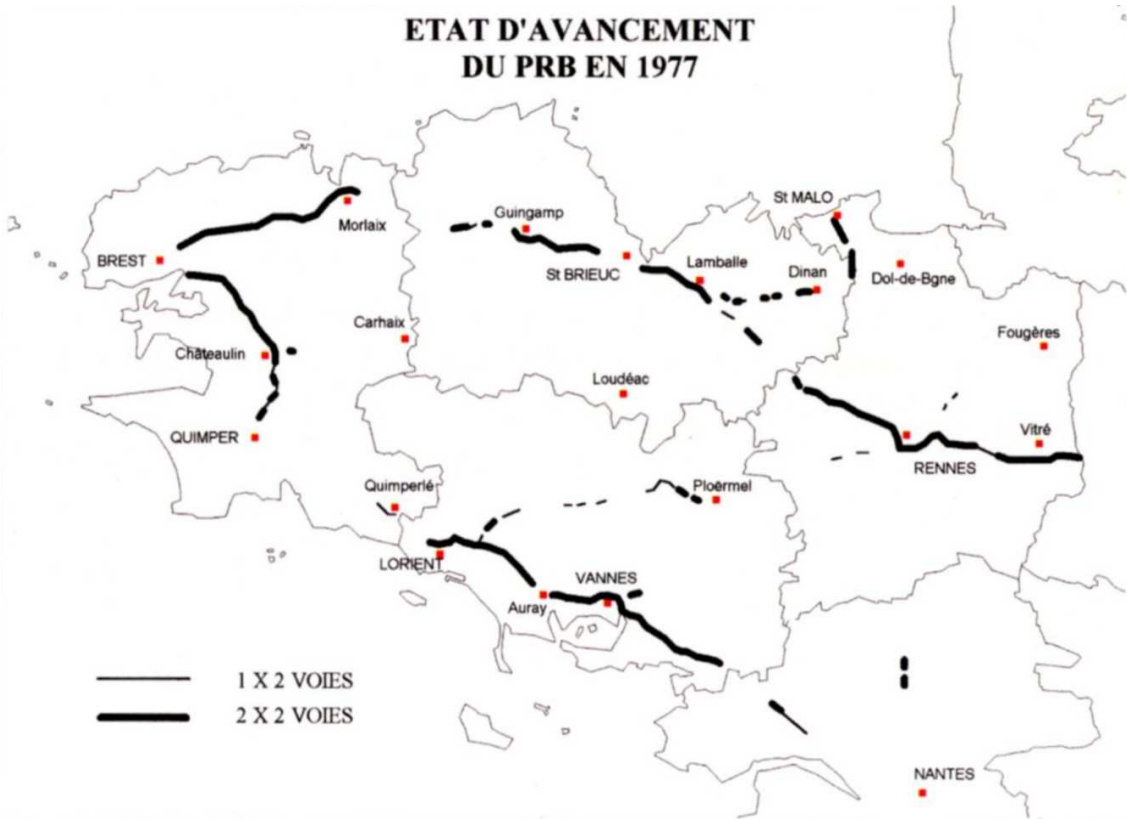
Le présent bilan s'inscrit dans le cadre d'un "bilan simplifié", contenant une analyse des paramètres clefs de l'évaluation socio-économique ainsi que des engagements de l'Etat et du maître d'ouvrage sur les aspects environnementaux majeurs du projet.

Les objectifs du bilan économique et social

- ❑ évaluer si les objectifs du projet ont été atteints ;
- ❑ estimer les effets réels de l'aménagement en termes d'avantages et d'inconvénients
- ❑ comparer les résultats observés aux effets attendus ;
- ❑ analyser et expliquer les écarts entre effets attendus et effets observés ;
- ❑ identifier les effets non prévus dans l'évaluation existante.

Introduction

Historique du projet.



Le 9 octobre 1968, le Conseil des Ministres adopte un programme pluri-annuel d’urgence pour la Bretagne, qui sera reconnu solennellement par le Général de Gaulle dans son discours historique de Quimper le 2 février 1969. Ce programme d’urgence prévoit notamment:

- La création de zones industrielles urbaines
- Le désenclavement partiel de la région : mise en traction diesel puis électrification de la voie ferrée jusqu’à Rennes, 1^{ère} définition du plan routier breton (PRB, chiffré en 1968 à 800 Millions de Francs), adduction du gaz de Lacq

Le projet d’aménagement de la RN 137, s’inscrit dans un second temps dans le Plan Routier Breton initié en 1968. Le discours du Général De Gaulle annonçait deux axes principaux Rennes-St Brieuc-Morlaix-Brest et Nantes-Lorient-Quimper-Brest, ainsi qu’un axe central Rennes-Brest par Loudéac et Carhaix. A cette époque, la RN 137 ne présentait pas un caractère prioritaire par rapport à ces axes néanmoins au rang des aménagements routiers réalisés figure une amorce de la liaison Rennes/St-Malo. Malgré l’absence d’axe central médian breton, la définition originelle du PRB est élargie à un axe nord-sud Nantes-St-Malo dès 1983 avec la naissance du Conseil régional et l’apparition des contrats de plan.

La RN 137 Rennes-Saint Malo est classée parmi les grandes liaisons d’aménagement du territoire dans le Schéma Directeur Routier National approuvé le 18 mars 1988.

Le plan d’aménagement à long terme défini dans la décision ministérielle du 9 juin 1975 prévoyait un aménagement à 2x2 voies entre Rennes et St-Malo.

Il a été concrétisé au contrat de plan 1984-1988 Etat-Région Bretagne signé le 28 juin 1984 qui précise les engagements financiers des différents partenaires sur cet axe. Il est confirmé par le contenu du contrat de plan 1989-1993 Etat-Région Bretagne signé le 27 février 1989. Le classement en route express de la RN 137 entre la rocade Nord de Rennes et la RD 168 au sud de St-Malo, a fait l’objet d’un dossier approuvé par décision ministérielle du 12 avril 1990.

Situation de la RN 137 en 1987 :

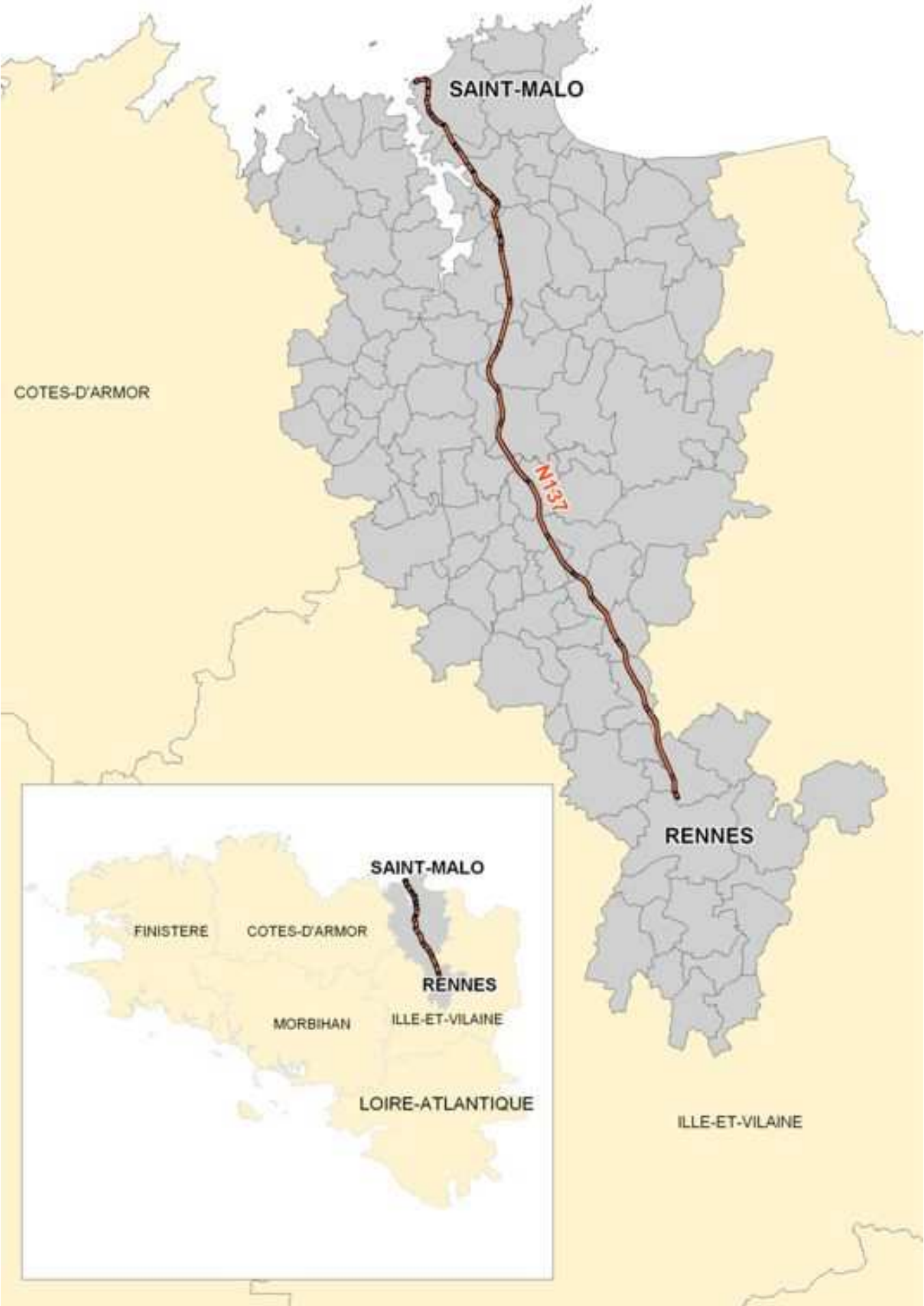
La RN 137, d’une longueur de 61 km entre le boulevard des Trois Croix à Rennes et l’entrée de Saint Malo, est entièrement exploitée à 2 voies bi-directionnelles. Seules deux sections ont été mises à 2x2 voies sur une distance totale de 15km : la déviation de St Pierre de Plesguen et son prolongement vers le Vieux Bourg ; la déviation de Chateauneuf d’Ille et Vilaine et son prolongement jusqu’à Saint Malo.

La carte ci-contre présente **l’aire d’étude** et le tronçon objet de la présente étude.

L’aire d’étude retenue dans le présent bilan s’appuie sur celle définie dans le dossier DUP afin de pouvoir établir des comparaisons ex-post / ex-ante.

Ainsi, l’aire "RN137" comprend les cantons traversés par la RN 137 de St Malo à Rennes, élargis aux cantons voisins:

- Dans le département des côtes d'Armor:
- Ville de Dinan / Dinan Est et Ouest / Evran / Ploubalay
- Dans le département d'Ille et Vilaine:
- Bécherel / Cancale / Châteauneuf d'Ille et Vilaine / Combourg / Dinard / Dol de Bretagne / Hédé / Ville de Rennes et ensemble des cantons de Rennes / Ville de St Malo et canton de St Malo sud / Tinténiac



Les objectifs du projet

La section, objet du présent classement, répond à un triple-objectif de :

- ❑ Désenclavement externe vers le Centre, l’Est et le Sud de la France par l’intermédiaire des grands axes routiers comme l’autoroute A 81 Rennes/Paris et la RN 137 Rennes/Nantes ;
- ❑ liaison touristique à l’échelle nationale et européenne (liaisons par cars-ferries entre St-Malo et l’Angleterre) ;
- ❑ Désenclavement local des communes riveraines .

Ainsi aménagée, la RN 137 doit constituer l’axe du débouché de la façade Manche Ouest vers Rennes et complétée par les autoroutes A81 et A11 vers Paris et par la RN 137 vers Nantes.

Le principe retenu et les préoccupations prises en compte :

- ❑ Réaliser entre Rennes et St Malo une route express à 2 x 2 voies avec déviations d’agglomérations et carrefours dénivelés, capable d’écouler dans de bonnes conditions de fluidité, de sécurité, de confort et d’agrément un trafic important.

Le parti d'aménagement retenu

Attribution du statut de route express à une route à 2x2, par:

- ❑ suppression d’accès riverains
- ❑ limitation des accès
- ❑ dénivellation systématiques des traversées
- ❑ interdiction d'accès à certains usagers

De nombreuses sources de conflits résultant des accès directs des riverains et de la juxtaposition des différents types d’usagers sont donc ainsi supprimées : de 1984 à 1988, 13% des accidents recensés impliquaient un véhicule lent.

Les routes express répondent ainsi de manière satisfaisante aux préoccupations d’écoulement de trafic de transit important, de vitesse (vitesse autorisée : 110 km/h) et de sécurité.

A la différence de l’autoroute, la gratuité et un nombre d’échangeurs plus élevé font de la route express un axe structurant bien adapté aux enjeux de l’économie locale et améliorant les échanges inter-régionaux.

Rappel du texte législatif :

Le dossier de classement en route express dresse un état du contexte législatif et ce qui en résulte concernant le projet de classement de la RN 137 nord. On trouvera ci-après, les termes énoncés :

La loi n° 89-413 du 22 juin 1989, relative au code de la voirie routière prévoit entre autre (titre V chapitre 1) :

Art. L.151-1. : les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l’Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d’usagers.

Art. L.151-2. : Le caractère de route express est conféré à une route ou à une section de route, existante ou à créer, par décret en Conseil d’Etat portant le cas échéant déclaration d’utilité publique, pris après enquête publique et avis des départements et des communes dont le territoire est traversé par la route.

Les avis mentionnés à l’alinéa précédent doivent être donnés par les assemblées délibérantes dans un délai de deux mois suivant la saisine. L’absence d’avis dans ce délai vaut avis favorable.

Le caractère de route express est retiré dans les mêmes formes.

Art.L.151-3 :Les propriétés riveraines des routes express n’ont pas d’accès direct à celles-ci.

Dès la publication du décret conférant à une route ou section de route le caractère de route express, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès riverains ne peuvent entrer en vigueur qu’après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

Des servitudes destinées à éviter les abus de publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines dans les conditions fixées en conseil d’Etat.

En application de ce statut et pour assurer la sécurité des usagers et des riverains, les principales conséquences à en attendre sont les suivantes :

- Les propriétés limitrophes de la RN 137 mise en route express n’y jouiront pas du droit d’accès direct.

- A dater de la publication du décret conférant le caractère de route express, aucun accès ne pourra être créé ou modifié par les riverains pour les sections de la RN 137 qui seraient aménagées sur place, sans une nouvelle enquête publique et un arrêté du Ministre chargé de la voirie routière (R 151-5 code de la voirie routière)

- Les interdictions applicables aux accès existants n’entreront en vigueur qu’après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées, soit par le réemploi de voies existantes, soit par création de voies de désenclavement. Ces dispositions seront précisées lors de l’enquête parcellaire qui sera effectuée ultérieurement dans les conditions fixées par l’article L151-3 du code de la voirie routière.

- A compter de la réalisation des travaux, la route express ne sera accessible qu’en des points aménagés à cet effet (échangeurs). En plus, des franchissements situés aux points d’accès, la traversée de la route express sera possible par certaines voies qui seront rétablie, en phase définitive, par des passages dénivelés.

L’accès de la route express sera interdit en permanence :

- aux piétons
- aux cavaliers
- aux cycles
- aux animaux
- aux véhicules à traction non mécanique
- aux véhicules à propulsion mécanique non soumis à l’immatriculation notamment aux cyclomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur
- aux tracteurs et matériels agricoles et aux matériels de travaux publics visés à l’article R 138 du Code de la Route
- aux véhicules automobiles ou ensembles de véhicules qui ne seraient pas capables par construction d’atteindre en palier une vitesse minimum de 50 km/h

Les interdictions ci-dessus ne seront applicables qu’après réalisation des voies de substitution pour les usagers interdits sur la route express.

- Le stationnement sera interdit sur la route express sauf en cas de nécessité absolue, sur les accotements stabilisés ou non.

Toutefois ces interdictions de circulation ou de stationnement ne s’appliquent pas aux personnels et matériels des administrations publiques, des organismes concessionnaires ou permissionnaires autorisés à occuper temporairement le domaine public de la route express et des entreprises appelées à y travailler, lorsque leur mission nécessite la présence des personnels ou de ces matériels sur la route express.

- La publicité visible de la route express sera réglementée par le décret n° 76-148 du 11février 1976 relatif à la publicité et aux enseignes visibles des voies ouvertes à la circulation publique.

Conséquences générales :

- Du dossier de classement, il ressort que ;
- La section de la RN 137 aménagée en route express permettra d’assurer une meilleure liaison entre les agglomérations et d’améliorer la circulation des biens et des personnes.
 - La route express sera un élément moteur, support es actions économiques, sociales et culturelles pour assurer l’essor du dynamisme régional.

Aménagement du réseau local :

La RN 137 avant classement en voie express assurait les fonctions de transit pour tous types de véhicules et d’usager, une fonction d’échanges au niveau local et une fonction de desserte pour tous les riverains.

Fonctions de transit : les itinéraires de substitution

Des itinéraires de substitution permettent aux usagers non autorisés sur la route express de retrouver un niveau de service adapté. Ils sont constitués d’anciennes sections de la RN 137 (déclassées), de voiries départementales ou communales, ou encore de portions de route neuve comportant une chaussée bidirectionnelle de 5 m de largeur minimum (classée dans la voirie locale). L’ensemble de ces voies permettra d’offrir la continuité de l’itinéraire de substitution (5 m de largeur minimum) sur la totalité du parcours.

Fonctions d’échanges : les itinéraires de rabattement

Des itinéraires de rabattement sont mis en place pour assurer les échanges entre le réseau local et la voie express ainsi que pour la restructuration du réseau local. Ces voies sont dimensionnées au regard de l’importance de leurs fonctions. Le classement en route express s’accompagne d’une rationalisation des échangeurs tous les 5 km environ.

Fonction de desserte des riverains : les itinéraires de désenclavement

Des itinéraires de désenclavement permettent d’assurer la desserte des riverains qui n’auraient plus accès soit au réseau local soit à la voie express. Ces voies qui n’auront qu’un rôle de desserte, seront dimensionnées de façon à supporter, dans des conditions normales d’utilisation, les déplacements journaliers des résidents des propriétés desservies. Elles se raccorderont au réseau routier existant qui pourrait être soit l’itinéraire de substitution, soit l’itinéraire de rabattement tel que défini ci-dessus, constitué de la voirie départementale ou locale existante ou à créer.

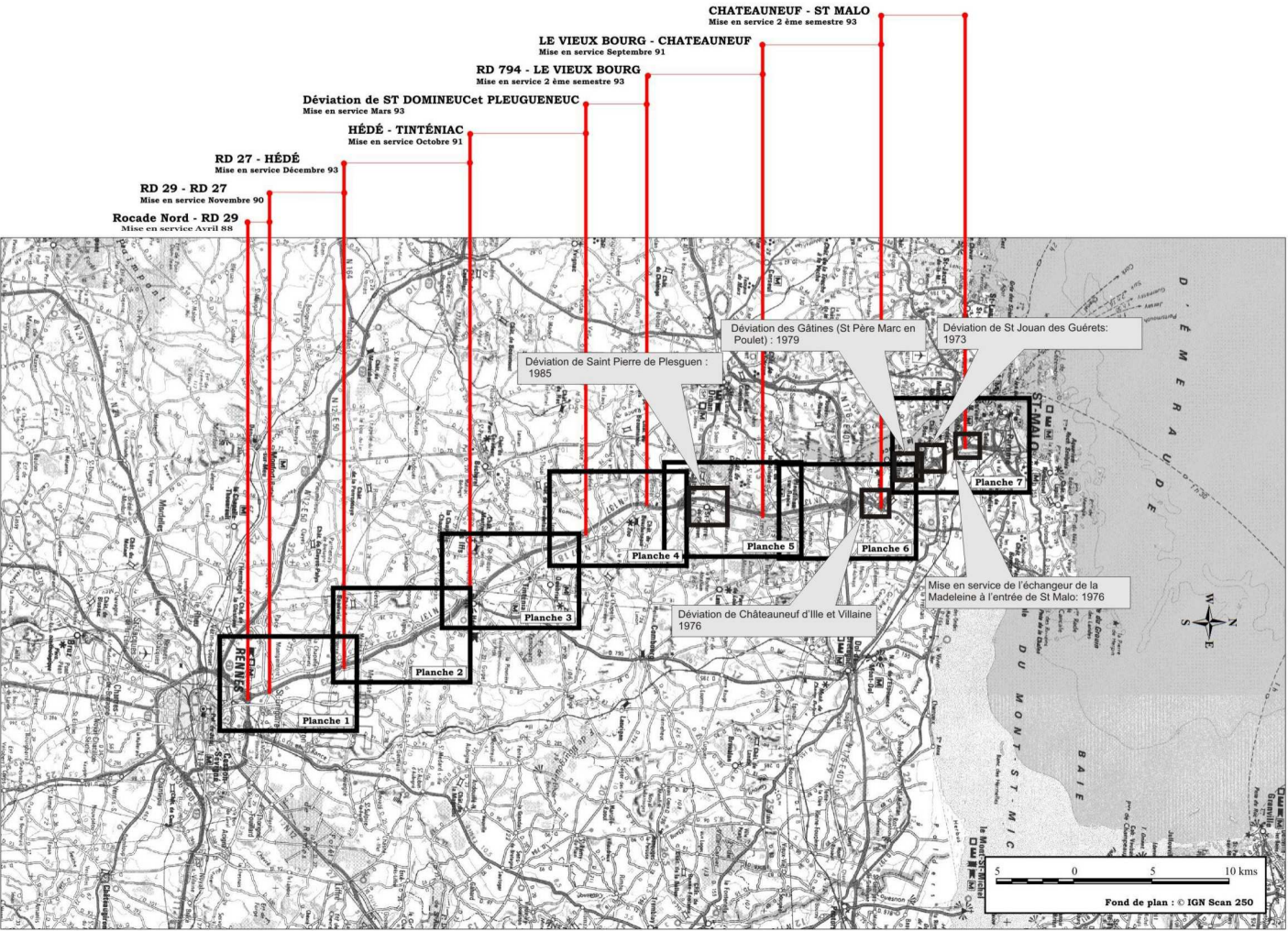
Un dispositif de rétablissements vient compléter le système de voirie. Les ouvrages qui le composent assurent la continuité de part et d’autre de la voie express en permettant les échanges avec le réseau local et les franchissements sans accès

En section courante :

- La plate-forme de la route express conçue pour porter deux chaussées unidirectionnelles à deux voies présente une largeur minimale de 21,10 m comprenant :
- deux chaussées de 7m
 - deux accotements de 2,75 m de largeur chacun comportant une bande d’arrêt d’urgence (B.A.U) de 2m
 - un terre-plein central (T.P.C) de largeur variable (minimum 1,60 m) équipé d’un dispositif évitant le franchissement de la voie.

Chronologie des aménagements

Date de mise en service	Aménagement concerné
1973	Déviation de St Jouan des Guérets à 4 voies sans terre plein
1976	Déviation de Châteauneuf d’Ille et Vilaine (sans les Gâtines)
1977	Mise en service de l’échangeur de la Madeleine à l’entrée de St Malo
1979	Déviation des Gâtines à St Père Marc en Poulet
1980	Mise à 2x2 voies de la déviation de St Jouan des Guérets et dénivellation de la RD 204
Déc 1985	Déviation de St Pierre de Plesguen
Avril 1988	Rennes - St Grégoire
Nov 1990	St Grégoire - La Mézière : 6 km à 2x2 voies livrés avec 7 mois d’avance. Défi lancé d’achever la mise à 2x2 voies sur l’ensemble de l’axe pour la fin de 1993
Déc 90	Aménagement entre Vieux-Bourg et La Costardais
Oct 91	Déviation entre Hédé et Tinténiac
25 mars 93	St Domineuc – Pleugueneuc : 10 km supplémentaires livrés avec 3 mois d’avance
25 juin 1993	La Mézière – Hédé livrée avec 1 an et demi d’avance sur les prévisions de Novembre 1990. Moins de deux ans entre la déclaration d’utilité publique et la cuopure du ruban



20 ans se sont écoulés entre la première et la dernière mise en service de la RN 137 nord.

Coûts

Méthodologie

L'aménagement de la RN137 entre Rennes et Saint-Malo a été conduite depuis les années 70. La réalisation de cet aménagement a été découpé en de nombreuses opérations inscrites aux différents contrats de plan successifs. L'analyse de l'évolution des coûts des différents aménagements de la RN137 devait donc être réalisée sur la base d'un historique des opérations relativement lointain. Ce dernier a été reconstitué à partir des différentes décisions d'approbation des dossiers (décisions ministérielles et régionales). Cette méthode a permis d'identifier les différentes demandes de réévaluations des opérations. En revanche, les raisons techniques sont parfois succinctes et limitées à la synthèse reprise dans chacune des décisions. Les aménagements ayant été réalisés sur une période de 20 ans , le coût initial (APS) correspondant à l'évaluation sommaire des dépenses du dossier DUP et le coût de construction ont été réestimés sur la base d'une référence commune de prix, celle de janvier 1995. Néanmoins, l'index ayant été créé en 1975, les références de coûts antérieures ont été considérées identiques à celles du mois de janvier 1975.

Coût des aménagements par section

Pour une plus grande lisibilité de l'évolution des coûts des aménagements de la RN137 entre Rennes et Saint-Malo, les opérations ont été regroupées selon 3 sections:

- entre Rennes et la RD794
- entre la RD794 et Chateauneuf
- entre Chateauneuf et Saint-Malo

Les coûts initiaux et finaux des aménagements de la RN137, regroupés en sections, sont donnés dans le tableau ci-dessus :

	Coût initial		Coût de construction		Coût Initial Janv 95		Coût de construction Janv 95	
	MF	M€	MF	M€	MF	M€	MF	M€
Rennes –RD 794	580,16	88,44	614,46	93,67	704,43	107,39	718,83	109,58
RD794 – Châteauneuf	159,71	24,35	238,97	36,43	229,93	35,05	316,18	48,2
Châteauneuf – St Malo	61,84	9,43	90,43	13,79	152,36	23,23	207,4	31,62
Total					1086,72	165,67	1242,41	189,4
Evolution						14,33%		

L'évolution des coûts en référence de janvier 1995 entre l'estimation sommaire des dépenses et le coût de construction final de l'ensemble des opérations s'élève à 14,33 %.

2.1 Aménagement de la RN 137 entre Rennes et la RD794

L'aménagement de ce secteur a fait l'objet d'un découpage en 6 opérations réalisées au cours des année 80. A noter que sur ce tronçon, l'échangeur de Mongerval a été récemment restructuré afin de répondre aux exigences de desserte d'un important pôle d'activités situé sur les communes de la Méziere et Mélesse. La restructuration de cet échangeur dont l'initiative est communale a été entièrement financée par les collectivités locales.

L'évolution des coûts de différentes opérations de ce secteur est la suivante :

Opération	Coût initial			Coût de construction			Coût Initial Janv 95		Coût de construction Janv 95	
Désignation	MF	M€	Référence	MF	M€	Référence	MF	M€	MF	M€
Rennes – RD 794										
De la Rocade de Rennes à la RD 29	47,60	7,26	Janv.80	79,90	12,18	Janv.83	106,11	16,18	118,25	18,03
Restructuration de l’échangeur de Montgerval	8,86	1,35	Nov.03	8,86	1,35	Nov.03	7,09	1,08	7,09	1,08
RD 29 – RD 27	86,60	13,20	Nov.90	86,60	13,20	Nov.90	94,90	14,47	94,90	14,47
Déviation La Mézière – Hédé	150,50	22,94	Janv.89	150,50	22,94	Janv.89	176,40	26,89	176,40	26,89
Hédé – Tinténiac	142,60	21,74	Oct.91	142,60	21,74	Oct.91	157,68	24,04	157,68	24,04
Déviation de Pleugueneuc St Domineuc	144,00	21,95	Mars 90	146,00	22,26	Mars 90	162,26	24,74	164,51	25,08
Total							704,43	107,39	718,83	109,58
Evolution							2,04%			

Pour les 2 opérations grisées (RD29 – RD27 6,4km et la déviation Hédé – Tinteniac 10km), aucun élément d'information a pu être retrouvé en dehors d'un tableau de bilan créé pour l'inauguration à la fin des travaux. Les principales raisons invoquées dans les différentes décisions ministérielles justifiant l'évolution des coûts entre le montant sommaire des dépenses de la DUP et le montant final des aménagements sont les suivantes :
- Modification du projet suite à l'enquête préalable à la DUP
-Augmentation du poste des acquisitions foncières suite aux éléments financiers fournis par le service fiscaux et la DDAF

2.2 Aménagement de la RN 137 entre la RD794 et Châteauneuf

L'aménagement de ce secteur a fait l'objet d'un découpage en 5 opérations réalisées au cours des années 80 et début 90 dont 4 pour le tronçon RD794 - Le Vieux Bourg.
L'évolution des coûts de différentes opérations de ce secteur est la suivante :

Opération	Coût initial			Coût de construction			Coût Initial Janv 95		Coût de construction Janv 95	
Désignation	MF	M€	Référence	MF	M€	Référence	MF	M€	MF	M€
RD 794 - Châteauneuf										
Déviati on St Pierre de Plesguen	8,50	1,30	Juin.75	59,15	9,02	Janv.83	33,34	5,08	75,51	11,51
Mise en route express entre la RD 794 et le Vieux Bourg	25,00	3,81	Sept.92	29,00	4,42	Fév.96	27,36	4,17	28,66	4,37
Mise en route express de la déviation de St Pierre de Plesguen	21,10	3,22	Juin 91	21,10	3,22	Juin 91	23,42	3,57	23,42	3,57
Aménagement sur place entre Saint Pierre de P. et le Vieux Bourg	13,65	2,08	Nov.79	15,82	2,41	Avr.83*	31,64	4,82	61,86	9,43
Déviati on du Vieux Bourg et la Costardais et aménagement sur place entre la Costardais et Châteauneuf	91,46	13,94	Mai 86	113,90	17,36	Mai 91	114,18	17,41	126,74	19,32
NB : Février 72* n'étant pas précisé, la date de la valeur du prix retenue est la date de la décision				Total			229,93	35,05	316,18	48,20
				Evolution			37,51%			

Les principales raisons invoquées dans les différentes décisions ministérielles justifiant l'évolution des coûts entre le montant de l'appréciation sommaire des dépenses de la DUP et le montant final des aménagements sont les suivantes :

- Evolution des conditions économiques
- Augmentation des études et de la surveillance des travaux
- Augmentation du poste des acquisitions foncières suite aux éléments financiers fournis par le service fiscaux et la DDAF
- Modification du projet suite à l'enquête préalable à la DUP (Voie de desserte, collectrice, point d'échange, OA ...)
- Augmentation du volume des travaux du à une mauvaise estimation des volumes de travaux et de la qualité du terrain

2.3 Aménagement de la RN 137 entre Châteauneuf et Saint-Malo

L'aménagement de ce secteur a fait l'objet d'un découpage en 6 opérations réalisées au cours des années 70. La mise en voie express entre Châteauneuf d'Ille et Vilaine est quant à elle intervenue en 1995. Certains tronçons ont fait l'objet de plusieurs opérations.
L'évolution des coûts de différentes opérations de ce secteur est la suivante :

Opération	Coût initial			Coût de construction			Coût Initial Janv 95		Coût de construction Janv 95	
Désignation	MF	M€	Référence	MF	M€	Référence	MF	M€	MF	M€
Châteauneuf - St Malo										
Déviati on de Châteauneuf	10,00	1,52	Fév.72	30,50	4,65	Déc.76	39,10	5,96	98,07	14,95
Mise en voie express entre Châteauneuf et St Malo	29,60	4,51	Juin 95	24,20	3,69	Juin 95	29,29	4,47	23,95	3,65
Déviati on des Gâtines	10,00	1,52	Nov.77	16,60	2,53	Sept.80	39,10	5,96	33,72	5,14
Aménagement du TPC à St Jouan 1 ^{ère} phase	1,94	0,30	Spet.79*	2,99	0,46	Mars 83	4,59	0,70	4,38	067
Aménagement entre Châteauneuf et St Malo	4,80	0,73	Sept 69*	4,80	0,73	Sept.69*	18,77	2,86	18,77	2,86
Demi échangeur de la Madeleine	5,50	0,84	Août 74*	11,34	1,73	Mai 79*	21,51	3,28	28,51	4,35
NB : Février 72* n'étant pas précisé, la date de la valeur du prix retenue est la date de la décision							Total		152,36	23,23
							Evolution		207,40	31,62
							36,13%			

Les principales raisons invoquées dans les différentes décisions ministérielles justifiant l'évolution des coûts entre le montant de l'appréciation sommaire des dépenses de la DUP et le montant final des aménagements sont les suivantes :

- Evolution des conditions économiques
- Augmentation des études et de la surveillance des travaux
- Augmentation du poste des acquisitions foncières suite aux éléments financiers fournis par le service fiscaux et la DDAF
- Modification du projet suite à l'enquête préalable à la DUP (Voie de desserte, passages dénivelés, aire de repos, tracé en plan reprise de profil en ASP...)
- Augmentation du volume des travaux du à une mauvaise estimation des volumes de travaux et de la qualité du terrain.

Coûts d'entretien

Les données nécessaires ne sont pas disponibles

Coûts d'exploitation

Les données nécessaires ne sont pas disponibles

L'actualisation des coût de construction

Opération		Coût de construction en janvier 1995	
Désignation		MF	M€
Rennes - RD 794			
De la rocade de Rennes à la RD 29		201,20	30,67
Restructuration de l'échangeur de Montgerval		4,79	0,73
RD 29 – RD 27		127,24	19,40
Déviation La Mézière – Hédé		238,82	36,41
Hédé – Tinténiac		194,01	29,58
Déviation de Pleugueneuc St Domineuc		214,52	32,70
Sous-total		980,59	149,49
RD 794 - Châteauneuf			
Déviation St Pierre de Plesguen		137,91	21,02
Mise en route express entre la RD 794 et le Vieux Bourg		26,85	4,09
Mise en route express de la déviation de St Pierre de Plesguen		28,71	4,38
Aménagement sur place entre Saint Pierre de P. et le Vieux Bourg		39,84	6,07
Déviation du Vieux Bourg et la Costardais et aménagement sur place entre la Costardais et Châteauneuf		154,96	23,62
Sous-total		388,26	59,19
Châteauneuf - St Malo			
Déviation de Châteauneuf		136,60	20,82
Mise en voie express entre Châteauneuf et St Malo		24,20	3,69
Déviation des Gâtines		52,66	8,03
Aménagement du TPC à St Jouan 1 ^{ère} phase		7,53	1,15
Aménagement entre Châteauneuf et St Malo		40,40	6,16
Demi échangeur de la Madeleine		39,20	5,98
Sous-total		300,59	45,82
Total		1669,44	254,20

L'actualisation des coûts de construction a été réalisée pour l'année 95 sur la base du taux d'actualisation du Commissariat Général au Plan.

		Estimation				Décision		
RANG	Opération	MF	M€	Référenc e du prix	Type de dossier	Date	Type	Remarque
Section Rennes - RD 974								
1	De la rocade de Rennes à la RD 29	47,60	7,26	Janv.80	APS	10/02/	DM	
		58,70	8,95	Janv.82	Réestimation systématique	10/06/ 82	DM	- En application de la circulaire n°81-23-3/5
		79,90	12,18	Janv.83	APSM	25/06/ 84	DM	-Modification du projet suite à l'enquête préalable de la DUP - Modifications des raccordements Nord et Sud de la RN 137 déviée - Création d'une passerelle piétonne
2	Restructuration de l'échangeur de Montgerval	8,99	1,37	Nov.03	EP	09/12/ 03	DDE	
		8,86	1,35	Nov.03	APS	17/04/ 04	DDE	
3	RD 29 – RD 27	86,60	13,20	Nov.90		01/11/ 90	?	Référence des prix : bilan pour l'inauguration
4	Déviation La Mézière – Hédé	150,50	22,94	Janv.89	AP	20/12/ 89	DM	
5	Hédé –Tinténiac	142,60	21,74	Oct.91		01/10/ 91	?	Référence des prix : bilan pour l'inauguration
6	Déviation de Pleugueneuc – St Domineuc	144,00	21,95	Mars 90	PDG	16/08/ 90		
		146,00	22,26	Mars 90	PDGM	18/10/ 91	DRE	Augmentation du poste des acquisitions foncières suite aux éléments financiers fournis par les services fiscaux et la DDAF

		Estimation				Décision		
RANG	Opération	MF	M€	Référence du prix	Type de dossier	Date	Type	Remarque
Section RD 974 – Châteauneuf d’Ille et Vilaine								
7	Déviation de Saint Pierre de Plesguen	8,50	1,30	Juin 75	Dossier d’inscription	07/03/77	DM	
		32,50	4,95	Sept.78	APS	02/07/79	DM	Décalage du tracé vers l’ouest au droit de St Pierre de Plesguen
		34,25	5,22	Août 79	APD	30/06/80		
		48,2	6,22	Sept.82	Réévaluation	30/05/83	DM	- Augmentation du poste études - Evolution économique pour les acquisitions foncières et les travaux
		59,15	9,02	Déc.84	Réévaluation	10/07/85	DM	- Augmentation du poste études et de la surveillance des travaux - Augmentation du poste acquisitions foncières suites aux éléments financiers fournis par les services fiscaux et la DDAF - Augmentation du poste travaux dû à une sous-estimation de l’évolution des conditions économiques pour les prix initiaux - Augmentation du volume de déblais rocheux
8	Mise en route express entre la RD 794 et le Vieux Bourg	25,00	3,81	Sept.92	AVP	04/03/83	PR	
		26,00	3,96	Sept.93	Réévaluation	04/03/93	PR	Modification des estimations des acquisitions foncières
		29,00	4,42	Févr.96	Réévaluation	24/04/96	PR	Augmentation du poste études et travaux
9	Mise en route express de la déviation de Saint Pierre de Plesguen	21,10	3,22	Juin 91	Fiche opération	24/02/92	DM	
10	Aménagement sur place entre Saint Pierre de Plesguen et le Vieux Bourg	13,65	2,08	Nov.79	APS	04/04/79		
		15,40	2,35	Déc.80	Réévaluation	12/05/81	DM	- Augmentation des études, travaux et de la surveillance des travaux - Evolution des conditions économiques
		15,82	2,41	Avr.83*	Réévaluation	26/04/83	DM	- Evolution des conditions économiques - Réévaluation du poste travaux à la suite du bilan définitif des dépenses relatives à ce poste
11	Déviation du Vieux Bourg et la Costardais et aménagement sur place entre la Costardais et Châteauneuf	91,46	13,94	Mai 86	AVP	24/02/87	DM	
		97,00	14,79	Mars 87	PDG	30/07/87	DDE	
		104,00	15,85	Avr.91		15/05/92	DRE	Surcoût dû aux travaux : - Accroissement des volumes de déblais rocheux, remblais et couche de forme - Augmentation du poste OA liée à une sous-estimation du coût unitaire et à l’élargissement de 2 ouvrages - Augmentation des postes équipement d’exploitation et de sécurité et sujétions spéciales
		113,90	17,36	Mai 91	AVP M1	05/09/94	DRE	- Création ou complément de 3 points d’échanges - Création d’une voie collectrice - Création d’un itinéraire de substitution et de voie de désenclavement

		Estimation				Décision		
RANG	Opération	MF	M€	Référence du prix	Type de dossier	Date	Type	Remarque
Section Châteauneuf d'Ille et Vilaine - Saint Malo								
12	Déviation de Châteauneuf d'Ille et Vilaine	8,00	1,22	-	VI Plan	08/12/70	DM	
		10,00	1,52	Fév.72*	APS	03/02/72	DM	
		11,80	1,80	-	AVPD	12/01/73	DM	Cité dans le document suivant
		16,40	2,50	-	AVPDM	18/03/75	DM	Cité dans le document suivant
		26,50	4,04	Juil.75	Réévaluation	02/06/76	DM	- Ajout de passage dénivelé sur voies secondaires - Amélioration du profil en long du tronçon de la RN 137 en aménagement sur place - Modification du tracé dans la partie Nord Pour dévier le village des Gâtines
		30,50	4,65	Déc.76	Réévaluation	05/06/77	DM	- Augmentation du poste acquisitions foncières et études - Evolution des conditions économiques - Augmentation du coût des OA sur voies secondaires - Amélioration du profil en long du tronçon en aménagement sur place - Création de 800 m de voies de desserte suite à la suppression des accès riverains - Création d'une aire de repos - Augmentation des matériaux d'apport en raison de la mauvaise qualité des déblais - Augmentation du poste d'exploitation et de sécurité
13	Mise en voie express entre Châteauneuf et Saint Malo	21,00	3,20	Janv.89		31/03/89	DM	
		29,60	4,51	Juin 95	APS	29/09/95	DM	
		24,20	3,69	Juin 95	APSM	17/04/96	DM	
14	Déviation des Gâtines	10,00	1,52	Nov.77*	Dossier d'inscription	17/11/77	DM	
		13,65	2,08	Janv.79	Réévaluation	25/09/79	DM	- Augmentation des coûts et des acquisitions foncières - Evolution des conditions économiques relatives notamment à la construction des OA - Aléas de chantier - Adaptation du projet en termes de structure de chaussée, terrassement, assainissement , drainage, équipement de sécurité et aménagements paysagers
		16,60	2,53	Sept.80*	Réévaluation	25/09/80	DM	- Evolution des conditions économiques - Majoration des travaux de désenclavement, de déplacement de réseaux et d'équipements de sécurité
.../...								

		Estimation				Décision		
RANG	Opération	MF	M€	Référence du prix	Type de dossier	Date	Type	Remarque
.../...								
15	Aménagement du TPC à Saint Jouan 1 ^{ère} phase	1,94	0,30	Sept.79*	APS	07/09/79	DM	
		2,84	0,43	Mars 81*	Réévaluation	25/08/81	DM	- Evolution des conditions économiques - Nouveaux travaux financés par le CG 35 pour un montant de 700 000 F
		2,99	0,46	Mars 83*	Réévaluation	05/05/83	DM	- Evolution des conditions économiques résultant d'un décalage dans le temps de la réalisation de certains travaux et de l'actualisation des travaux restant à réaliser - Minoration du poste liants hydrauliques
16	Aménagement entre châteauneuf d'Ille et Vilaine et Saint Malo	4,80	0,73	Sept.69*	APS	05/09/69	DM	
17	Demi-échangeur au carrefour de la Madeleine à Saint Malo	5,50	0,84	Août 74*	APS	21/08/74	DM	
		8,23	1,25	Sept.75*	APD	12/09/75	DM	
		0,00	0,00	Août 79*	Réévaluation	24/08/76	DM	- Création d'une voie de desserte de ZAC - Prolongation du projet sur 200 m - Augmentation de la couche de forme et création d'un accotement
		10,54	1,61	Mars 76*	Réévaluation	01/03/77	DM	- Augmentation des acquisitions foncières - Evolution des conditions économiques - Sous-estimation initiale des déblais et nécessité d'un traitement de certains matériaux mis en remblais - Augmentation du poste chaussée liée à sous-estimation initiale, de la modification du profil en long et l'inclusion des voies de desserte
		11,00	1,68	Nov.78*	Réévaluation	15/11/78	DM	- Augmentation du coût des acquisitions foncières - Sous-évaluation des quantités de matériaux des postes terrassements et chaussées - Aléas de chantiers - Travaux supplémentaires de terrassements
		11,34	1,73	Mai 79*	Réévaluation	22/05/79	DM	

NB : Février 72* n'étant pas précisé, la date de la valeur du prix retenue est la date de la décision. Pour les dates antérieures au 01/01/75, l'indice TP01 de référence retenu est 100.

Trafic

Les trafics supportés par la RN 137 en 1987

En jour ouvrable de base, la principale fonction de la RN 137 est d’assurer le trafic de bout en bout entre la région malouine d’une part, l’agglomération rennaise et au-delà d’autre part : ce flux représente en effet 68 % du trafic total de la section la moins chargée de l’itinéraire et encore près de 32% du trafic enregistré au Sud de Montgerval (incluant les usagers qui empruntent les itinéraires via Dinan et Dol).
Le seul trafic ville à ville (St Malo – Rennes) représente près de 3200 véhicules (dont 120 via Dolet 60 via Dinan).

La seconde fonction réside dans les échanges de proximité entre chaque agglomération d’extrémité et sa zone d’attraction privilégiée pour les déplacements domicile-travail et l’accès aux commerces et services urbains : c’est ainsi que l’agglomération malouine échange encore près de 300 véhicules par jour avec Saint Pierre de Plesguen – Pleugueneuc et Rennes , 700 véhicules avec Tinténia

Au Sud de Montgerval, on dénombre seulement 10 % des véhicules dont l’extrémité du déplacement se situe au delà de Rennes.

En période estivale et lors des week-ends, la situation se modifie nettement mais le poids de Rennes reste prédominant.
C’est ainsi qu’une enquête réalisée un dimanche après-midi (entre 12h00 et 14h00) du mois de juin a permis de dénombrer 9000 automobilistes circulant dans le sens Nord-Sud au carrefour de Montgerval ; parmi eux, 7000 ont pour destination l’agglomération rennaise : ils reviennent pour 3300 d’entre eux du littoral malouin, 700 de celui des côtes d’Armor, en particulier entre Pléneuf et Ploubalay, 650 de la région de Dinan et 1900 des différentes localités desservies par la RN 137 ou les RD 27 et 795 dont un bon tiers a effectué une promenade dominicale dans le secteur de Hédé.

Réseau de référence et hypothèses de croissance

Rappel des hypothèses retenues pour la projection de trafic:

- ❑ L’étude de trafic a été réalisée avec le logiciel Ariane 03.
- ❑ Année de référence retenue : 1987
- ❑ Année horizon retenue : 1995

Les hypothèses de croissance :

Le dossier d'enquête publique précise que « compte tenu de l’évolution du trafic de ces dernières années (3,15% base 1987 depuis 1982) sur la RN 137, l’hypothèse moyenne habituellement retenue pour les autoroutes, à savoir 4 % par an base 1987 semble réaliste pour la RN 137 et la future RN 176». Il convient d’ajouter à cette croissance naturelle un effet d’induction pour les relations empruntant la voie express (estimé à 10%) et des reports plus ou moins importants d’itinéraires concurrents.

Ces reports concernent :

- Les relations St Malo – Dol et au delà qui empruntent actuellement les RD 4 et 155 et qui s’affecteront en partie sur l’itinéraire RN 137 – RN 176 nouvelles, voire RN 137 jusqu’à Rennes pour certaines ;
 - Les relations empruntant actuellement au départ de Rennes la RD 27 vers Dinan, Dinard ou Saint Malo qui se reporteront pour partie sur la nouvelle RN 137 de Rennes à la RD 794 pour certaines, de bout en bout pour d’autres ;
 - Les relations du type Rennes-Dol qui utilisent la RD 795 ou la RN 137 puis la RN 176 et qui emprunteront pour partie la RN 137 jusqu’à l’intersection avec la nouvelle RN 176 ;
- Les relations du type St Malo – Dinan dont une partie plus importante utilisera la RN 137 jusqu’à Châteauneuf puis la nouvelle RN 176.

Les hypothèses de croissance retenues à l’époque au niveau national pour les études de trafic étaient :

- 3 % linéaire base 100 en 1980 jusqu'en 1990
- 1 % linéaire au delà.

Il est important de préciser qu'en 1995, les hypothèses de croissance du trafic ont été revues à la hausse au niveau national.

Le réseau de référence

Il comprend l’aménagement intégral de la RN 137 en 2x2 voies route express, la mise en service de la nouvelle RN 176 entre Dol et Dinan et le branchement sur celle-ci de la nouvelle liaison Dinan-Dinard en déviation de Pertuit.

Sur l’ensemble de l’itinéraire RN 137 :

En 1987, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) se situe autour de 10 000 véhicules/jour. Le trafic apparaît comme plus chargé aux extrémités de l’itinéraire. En effet, à l’approche de Rennes, on enregistre un trafic comptant près du double de véhicules : 19 300 véhicules/jour avec un taux de poids lourds voisin de 9%, on l'estime à 7 000 véhicules/jour sur la déviation de Saint Pierre de Plesguen. Il est de l'ordre de 12 900 sur la section Châteauneuf – Saint Malo.

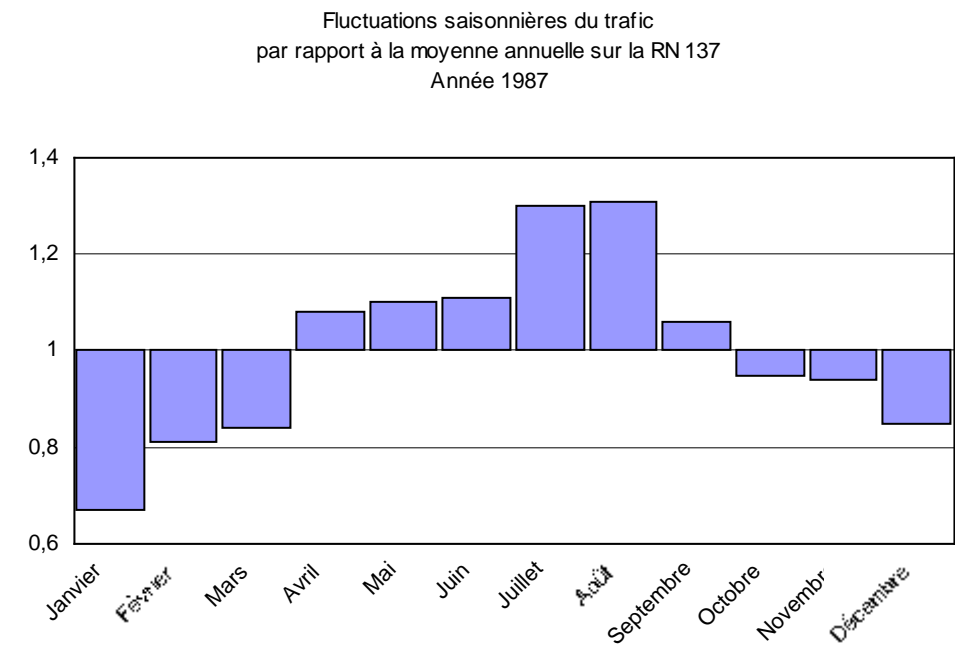
Ce trafic est nettement plus faible sur les itinéraires concurrents :

- 2000 à 3000 véhicules sur la RD 27 jusqu’à Dinan et 8000 au nord de l’agglomération,
- moins de 2000 véhicules sur la RD 795 Hédé-Combours-Dol puis 5000 sur la RD 4 entre Dol et Saint Malo et 6600 sur la RD 155.

La carte de trafic PL 1985 donne un taux de PL de 10 % au poste de comptage de la Rougeolais. On peut ainsi estimer que le taux en 1987 en est sensiblement proche. Il est de loin le taux le plus faible du nord du département puisque les taux observés sur les axes voisins sont de l’ordre de 14,5% pour la RN 176, 16,5 % sur la section Rennes-Pontorsn (RN 175), compris entre 16,5 et 19,5 % pour la RN 12 Rennes – St Briec, 17 % sur Rennes – Vitré (RN 157).

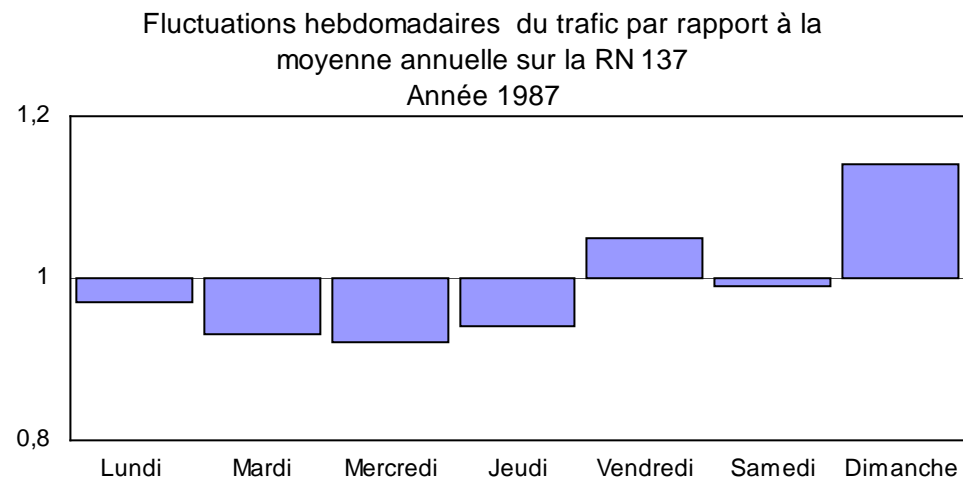
Au delà de ces moyennes annuelles, le niveau de trafic sur la RN 137 se caractérise par des fluctuations saisonnières et journalières importantes :

Fluctuation saisonnières du trafic sur la RN 137



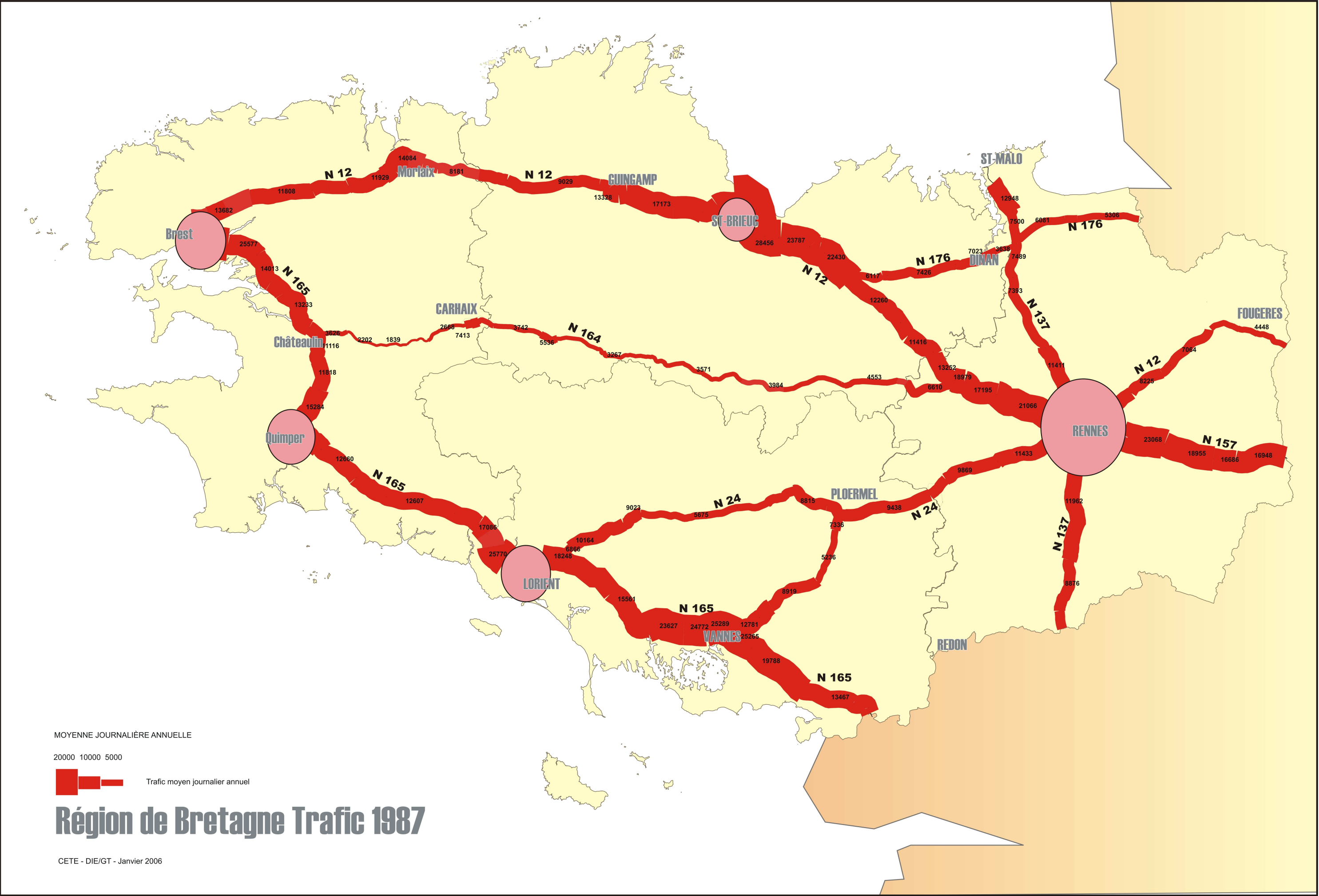
Le niveau de trafic d’avril à septembre se situe au dessus de sa moyenne annuelle. Il y est d’environ 30 % supérieur en juillet et août, mettant ainsi en évidence l’impact des migrations estivales et du rôle joué par le tourisme.

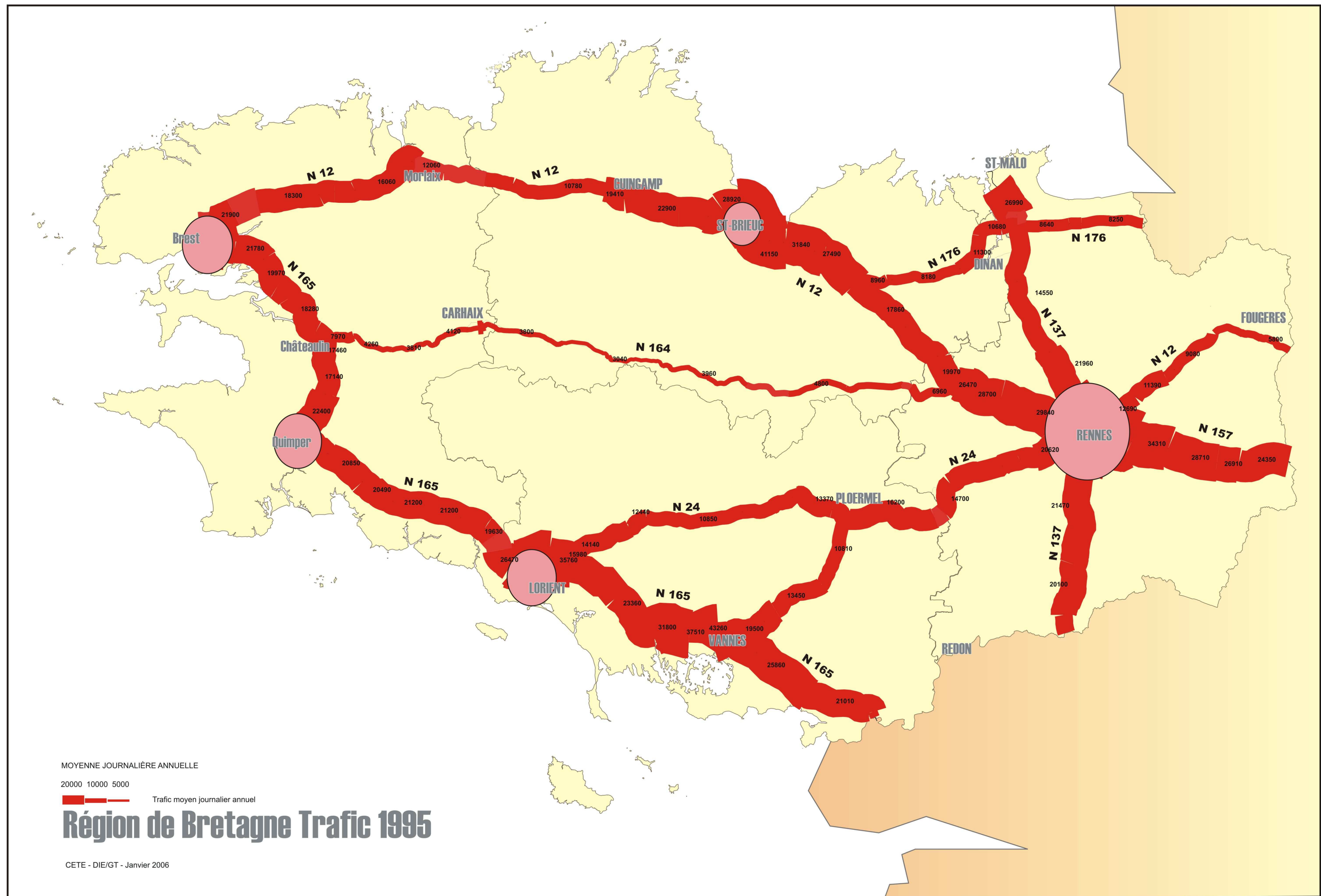
Le trafic moyen du dimanche se situe à 14% au dessus de la moyenne annuelle et à 23 % au dessus du jour ouvrable ordinaire



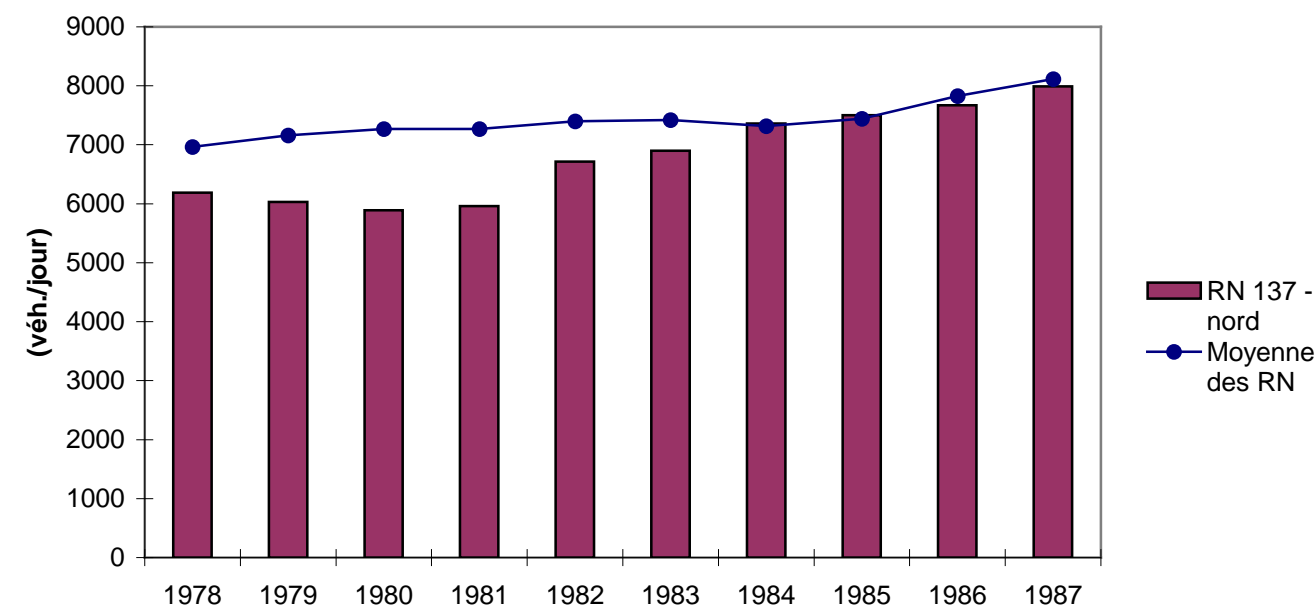
L’analyse combinée des fluctuations mensuelles et hebdomadaires témoignent de l’importance du phénomène touristique. On y retrouve les migrations liées au tourisme sur le week-end (vendredi – samedi – dimanche) et le tourisme à la journée (dimanche) ainsi que les migrations liées à la semaine (du week-end au week-end).

Après avoir connu une période de stagnation, le trafic de l’axe a progressé fortement à partir de 1982 à un rythme annuel supérieur à 3% (base 1987) : ce décollage s’explique très certainement par les travaux d’améliorations réalisés depuis entre Rennes et Saint Malo ainsi qu’entre Rennes et Nantes où les caractéristiques médiocres antérieures freinaient la croissance en dissuadant les déplacements.





Trafic journalier moyen

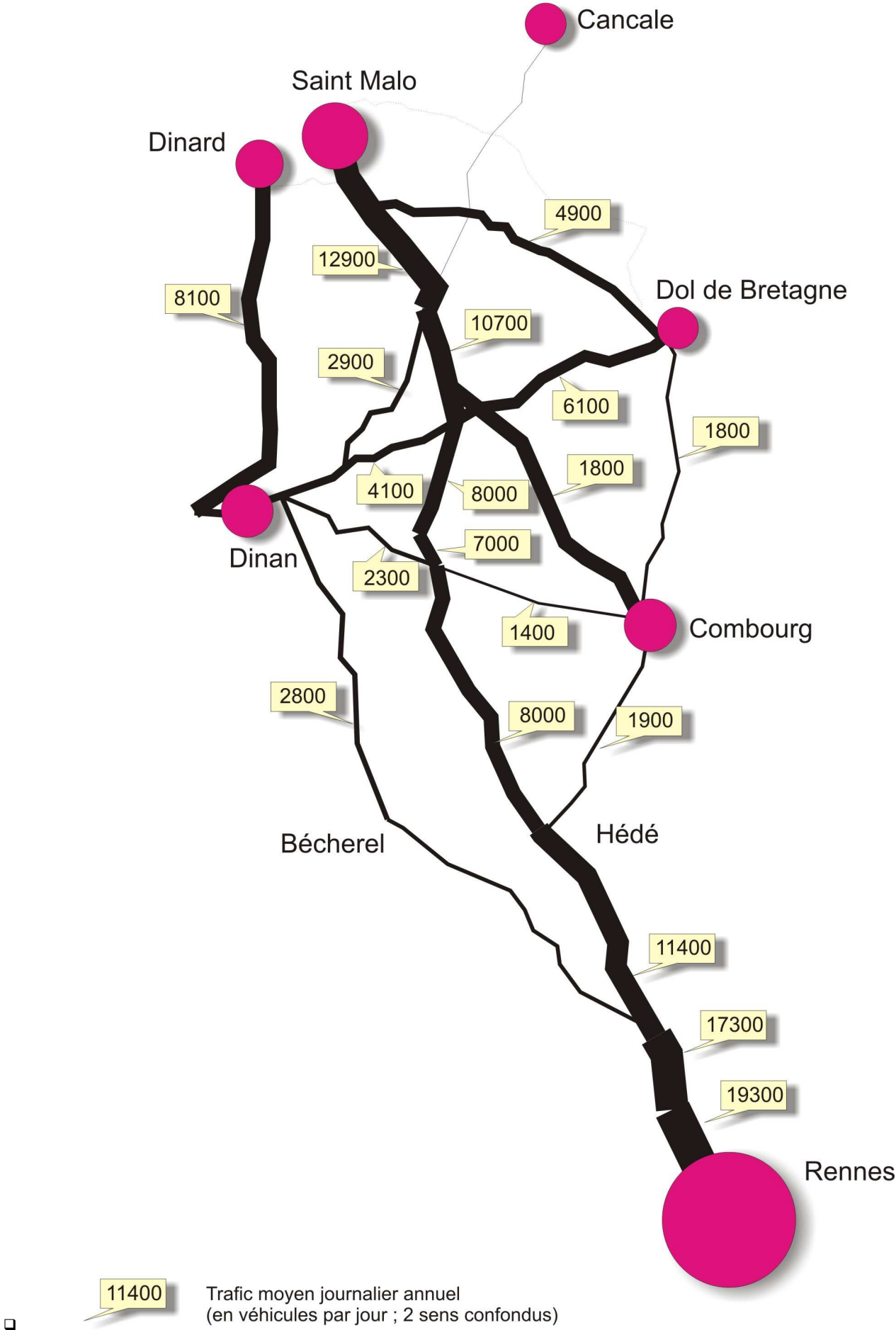


Sur les autres axes situés à proximité:

La situation en 1987 sur les autres RN est contrastée et est fonction du niveau d'aménagement de ces axes. Il faut garder à l'esprit le stade d'avancement du PRB.

- ❑ RN 176 Dinan – Lamballe : le trafic est de l'ordre de 7 000 véhicules (TMJA)
- ❑ RN 75 Rennes – Antrain (vers Mont St Michel – Avranches): le trafic de l'ordre de 11 300 véhicule à l'approche de Rennes, est situé autour de 6 000 véhicules sur le reste de l'itinéraire
- ❑ RN 12 Rennes - Fougères : trafic compris entre 7 000 et 8 000 véhicules
- ❑ RN 12 Rennes – Saint Briec : Trafic compris entre 11 000 et 20 000 en section interurbaine et de l'ordre de 25 000 à proximité des agglomérations de Rennes et Saint Briec.
- ❑ RN 137 Rennes – Nantes : Le trafic est compris entre 6 000 et 8 000 véhicules en section interurbaine, et compris entre 10 000 et 12 500 à proximité des deux agglomérations.
- ❑ RN 157 Rennes – Vitré : Trafic décroissant de 33 700 véhicules à proximité de Rennes à 17 000 autour de Vitré. Le trafic au delà de Vitré (Autoroute + RN 157) est situé autour de 18 000 véhicules en section interurbaines.

Trafic routier 1987

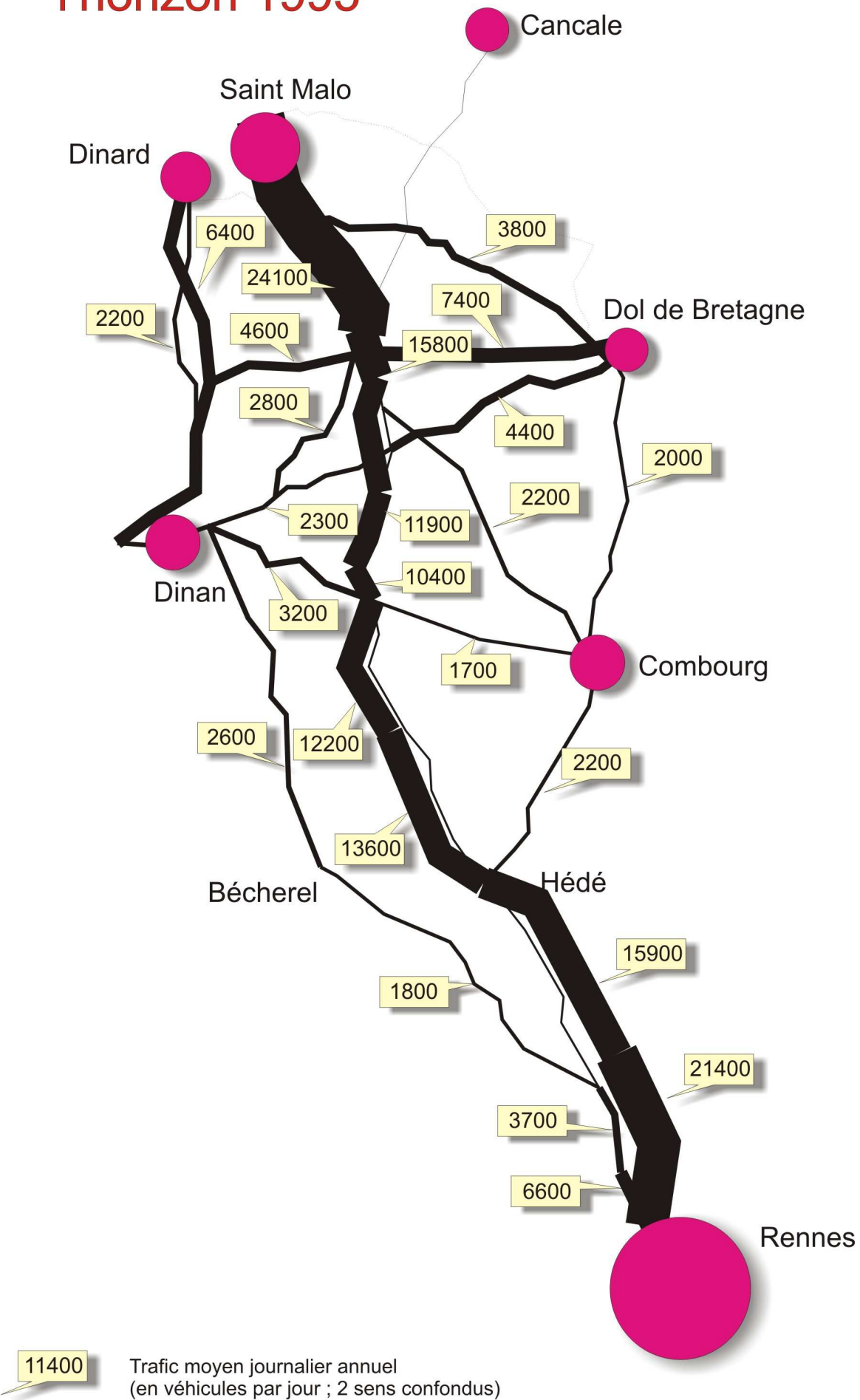


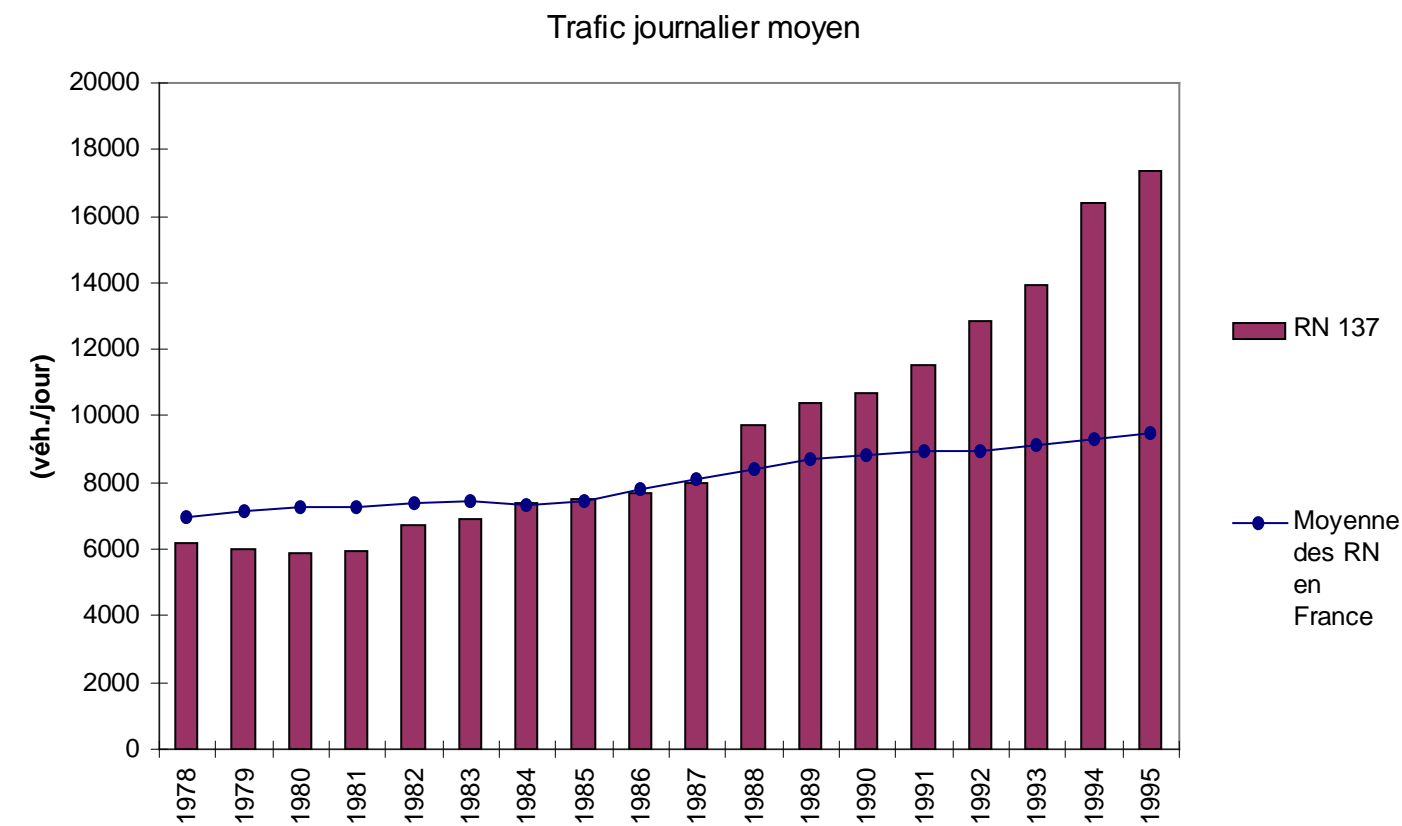
Situation prévue à l'horizon 1995

Sur la RN 137 :

- ❑ Sont prévus des trafics entre 21 400 véh/jour (section Montgermont – La Mézière), 10 400 (au niveau de St Domineuc), et 24 100 à l’approche de St Malo
- ❑ Forte augmentation sur la RN 137 à l’horizon 1995 (en moyenne + 60 % par rapport à 1987) avec des reports spécialement élevés l’été depuis la RD 27 Rennes – Bécherel – Dinan et plus encore depuis les RD 4 ou 155 Dol – St Malo.

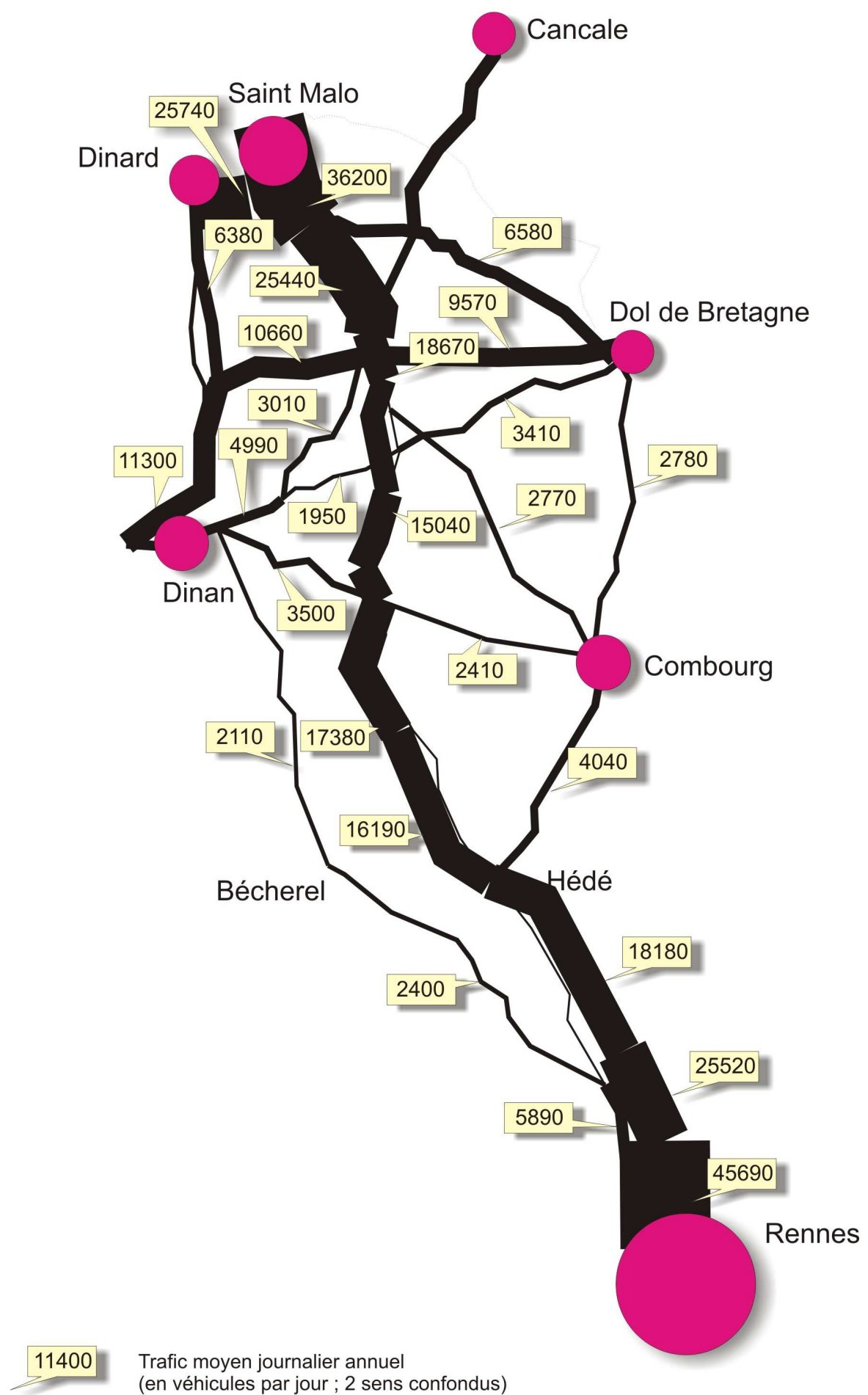
Prévisions de trafic à l'horizon 1995





A partir de 1987, le trafic moyen journalier annuel dépasse le trafic moyen des RN en France et connaît ensuite une forte croissance. Il convient cependant de souligner que le trafic moyen sur RN en France connaît une croissance modérée du fait du doublement par les autoroutes et du report de trafic qu'elles génèrent.

Trafic 1995 (TMJA)



Bilan

Une comparaison des données de trafic issues de l’étude de 1987 et de celles issues des cartes de trafic établie par la CDES 35 a été réalisée. Les résultats figurent dans le tableau ci-dessous

<i>Section</i>	<i>Trafic 1987</i> <i>En véh./ jour</i> <i>moyenne annuelle</i> <i>(issu du dossier de classement en voie express de la N137)</i>	<i>Prévision de trafic horizon 1995</i> <i>En véh./ jour</i> <i>moyenne annuelle</i> <i>(issu du dossier de classement en voie express de la N137)</i>	<i>Trafic 1995</i> <i>En véh./ jour</i> <i>moyenne annuelle</i> <i>CDES 35</i>	<i>Ecart constatés par rapport aux prévisions de trafic</i>	<i>Trafic 2004</i> <i>En véh./ jour</i> <i>moyenne annuelle</i> <i>Carte CDES 35</i>	<i>Evolution 1995 / 2004</i>	<i>Trafic 2006</i>
Rennes (Montgermont) Montgerval	17 300 / 19 300	21 400	25 520	+ 19 %	55 344	+ 117 %	56 200
Montgerval Hédé	11 400	15 900	18 180 / 21 220	+ 24 % / + 33 %	28 945 / 38 081	+ 59 % / + 79 %	31 389 / 41 568
Hédé RD794	8 000	12 200 / 13 600	17 380 / 17 590	+ 42 % / + 29 %	25 083	+ 44 % / + 43 %	25 246
RD794 Le Vieux Bourg	7 000 / 8 000	10 400	15 040	+ 45 %	21 718	+ 44 %	21 893
Le Vieux Bourg Châteauneuf	10 700	11 900 / 15 800	18 670 / 25 440	+57 % / + 18 %	ND		ND
Châteauneuf Saint Malo	12 900	24 100	23 560	- 2 %	35 218 / 47 416	+ 49 % / + 101 %	36 208 / 47 413

Une enquête réalisée en septembre 2003 a permis de situer le taux de poids circulant sur la RN 137 nord au poste d’enquête de Vignoc autour de 13%

On peut noter une nette différence entre les prévisions de trafic à l'horizon 1995 et ce qui est relevé à cette même date sur le réseau concerné.

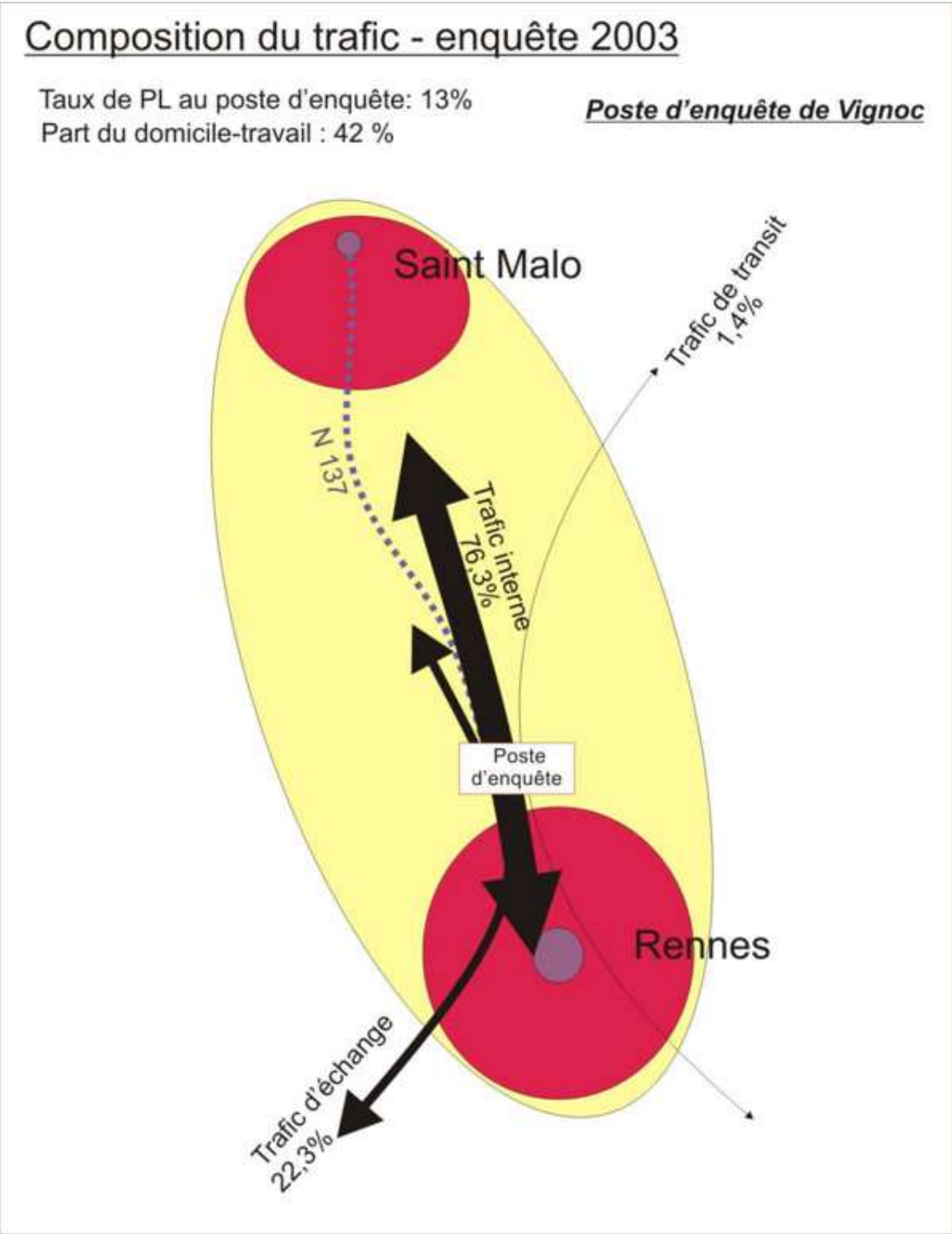
- Plusieurs éléments explicatifs peuvent être avancés :
- ❑ Le réseau routier a considérablement évolué entre 1987 situation dite « actuelle » et 1995 année horizon de projection. (cf paragraphe ci-dessus) ;
 - ❑ Des mutations d’ordre social ont également contribué à cette augmentation de trafic (mobilité des personnes, motorisation des ménages) ;
 - ❑ Il faut souligner par ailleurs l’achèvement et l’ouverture de la 2x2 voies 1 an et ½ plus tôt que la date prévue.

L’offre d’infrastructure a considérablement bouleversé l’aménagement et la desserte régionale générant un trafic induit difficilement évaluable. Les conditions de déplacement ont sans nul doute contribué au développement du trafic.
Aucune donnée disponible ne permet d’évaluer le niveau de trafic sur le réseau secondaire, cependant un examen à l’échelle du réseau national breton permet de généraliser cette tendance.
Les prévisions ont été largement dépassées sur certaines sections puisqu’on a pu constater un augmentation de trafic allant de +30 % à +120 % par rapport à 1987.
L’achèvement prématuré des travaux (1 an ½ plus tôt) a inévitablement contribué à cette évolution du trafic sur la RN 137 par des effets d’induction de trafic

Les reports de trafic sont conformes aux prévisions quant aux trafics observés sur la RD 27 Rennes – Bécherel – Dinan. Le trafic sur la RD 4 reste néanmoins supérieur aux prévisions (6600 véhicules/jour en 1995 pour une prévision de 3800).

Calcul de rentabilité :
Les calculs de rentabilité s’appuyant sur les prévisions de trafic, on peut considérer que la rentabilité de l’opération est largement assurée, puisque les trafics observés dépassent - pour la plupart des sections - de plus de 20 % les trafics prévus.

Analyse des résultats et comparaison des évolutions sur les autres axes :
On constate, au cours de la période 1987 – 1995, une augmentation du trafic sur les autres routes nationales composant le réseau breton. Ces augmentations de trafic sont liées au niveau d'aménagement de ces axes avant 1985 et au cours de la période 1985 – 1995. Seule la RN 164, dont la mise à 2x2 voies est progressive a connu une évolution de trafic moins soutenue.

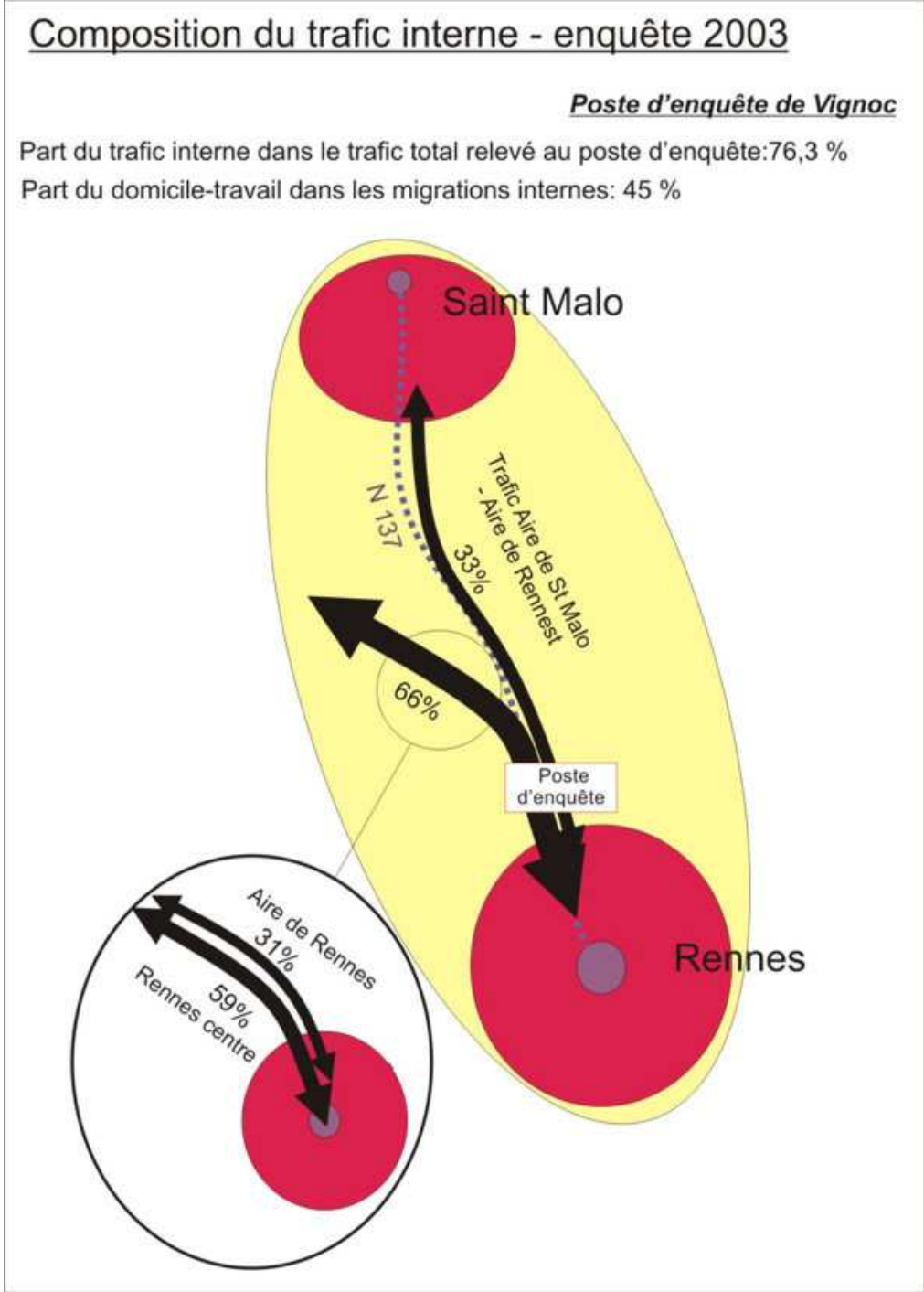


Une enquête cordon effectuée en septembre 2003 permet d'apporter quelques précisions quant au rôle joué par la RN 137 en portant un regard sur la composition du trafic. Les données d'enquêtes ont été redressées puis recalées par rapport au TMJA.

De cette enquête, il ressort que le trafic interne compose 76% du trafic enregistré au poste d'enquête de Vignoc. Cette forte proportion est à relativiser par rapport au contexte géographique, puisque Saint Malo est en bordure de la Manche et peut ainsi contribuer à limiter le trafic de transit.

Les 22% de trafic d'échange soulignent la qualité de l'étoile routière rennaise et la gratuité du réseau qui encouragent les déplacements de part et d'autre de l'aire rennaise.

L'autre chiffre remarquable porte sur la part de déplacements liés à un motif domicile-travail qui s'élève à 42% ce qui inscrit la RN 137 dans un contexte local fort et illustre l'aire d'influence rennaise.



La décomposition du trafic interne apporte quelques précisions :

En effet, 33% du trafic correspond à des échanges entre les agglomérations malouine et rennaise. Le trafic restant correspond à du trafic d'échange entre l'agglomération rennaise et le secteur compris entre Rennes et Saint Malo. Le trafic entre ce même secteur et l'aire malouine est quant à lui négligeable. Ces données restent néanmoins à relativiser au regard de la proximité du poste d'enquête de l'agglomération de Rennes.

66% du trafic interne relève de l'échange entre l'agglomération rennaise et le reste du territoire ci-dessus défini hors agglomération malouine. Sur ces 66%, il est à souligner que la ville de Rennes draine deux fois plus de mouvements que sa couronne périphérique. La part du motif domicile travail s'élève à 45%. Ces derniers éléments participent à témoigner de l'extension via la RN 137 de l'agglomération rennaise bien au delà de l'aire urbaine que corrobore la cartographie de population active.

Temps de parcours / Congestion

Situation de référence

En 1987, les conditions de déplacement variaient sensiblement selon les sections de l’axe Rennes-St Malo sur lesquelles l’usager se déplaçait.

On peut distinguer 6 grandes sections routières caractéristiques :

Rennes (Les Trois Croix) – Montgerval / 8 km

C’est la section qu’empruntent tous les usagers en provenance ou à destination de Rennes. Compte-tenu de l’importance des flux et de la modification pour raison de sécurité des caractéristiques du profil en travers de la chaussée (neutralisation de la voie centrale), la vitesse y est le plus souvent basse voire même très basse lors des grandes migration saisonnières.

Montgerval – Hédé / 11 km

Malgré quelques difficultés ponctuelles en particulier près de Vignoc, cette section sur laquelle le nombre de véhicules a nettement baissé, offre une vitesse moyenne convenable pour une chaussée de 7 mètres.

Hédé – RD 794 / 18 km

Cette section est caractérisée par un tracé en plan médiocre en plusieurs endroits et par la traversée de plusieurs agglomérations (Tinténia, Saint Domineuc et Pleugueneuc), particulièrement pénalisante en période estivale. Cet ensemble de contraintes a pour effet de faire baisser la vitesse moyenne, alors que le trafic y est pourtant moins dense qu’ailleurs sur l’axe.

RD 794 – Le Vieux Bourg

Depuis la mise en service de la déviation de Saint Pierre de Plesguen, cette partie de l’axe offre des performances inhérentes à une 2 x 2 voies.

Le Vieux Bourg – Châteauneuf d’Ille et Vilaine / 6,5 km

La vitesse sur cette section rectiligne à 1 x 2 voies est contrariée par une certaine recrudescence de trafic à l’approche de Saint Malo, par l’existence de plusieurs carrefours à caractère dangereux et par des mini-rampes masquant la visibilité.

Châteauneuf d’Ille et Vilaine – Saint Malo (entrée d’agglo) / 10 km

Bien qu’à 2 x 2 voies, la prestation offerte par cette section n’est pas pleinement satisfaisante. Cela tient à la fois à l’importance locale en volume de trafic, à la présence de carrefours non dénivelés, à la circulation de nombreux engins agricoles, qui, conjugués, altèrent la vitesse.

Temps de parcours sur les principales relations

Au total, compte-tenu des diverses contraintes imposées par l’état du réseau, les temps de parcours moyens par relation en 1987 sont évalués comme indiqué ci-dessous pour les véhicules légers :

Relation	Distance	Temps	Vitesse moy.
Rennes - St Malo : - direct (N137) - via Dol - via Dinan	61 km 70 km 70 km	61’ 72’ 74,5’	60,0 km/h 58,3 km/h 56,4 km/h
Rennes - Dinan : - via Tinténia (N137) - via Bécherel	48 km 49 km	54’ 54’	53,3 km/h 54,4 km/h
Rennes - Dinard : - via Barr.Rance (N137) - via Bécherel	67 km 64 km	66’ 69,5’	60,9 km/h 55,3 km/h
Rennes - Combourg	34 km	40’	51,0 km/h
Rennes - Dol : - via Combourg - via RN 176	51 km 58 km	55’ 60,5’	55,6 km/h 57,5 km/h
Saint Malo - Dinan : - via Châteauneuf (N137) - via Barr.Rance	26 km 21 km	24’ 20,5’	65,0 km/h 61,5 km/h
Saint Malo - Dol : - via RN 176 (N137) - via La Gouesnière	29 km 19 km	23,5’ 17’	74,0 km/h 67,1 km/h
Saint Malo - Combourg : - via Lanhélin (N137) - via Meillac (N137) - via La Gouesnière	13 km 37 km 36 km	24,5’ 26,5’ 32’	31,8 km/h 83,8 km/h 67,5 km/h

Conséquences de la médiocrité globale des temps de parcours :

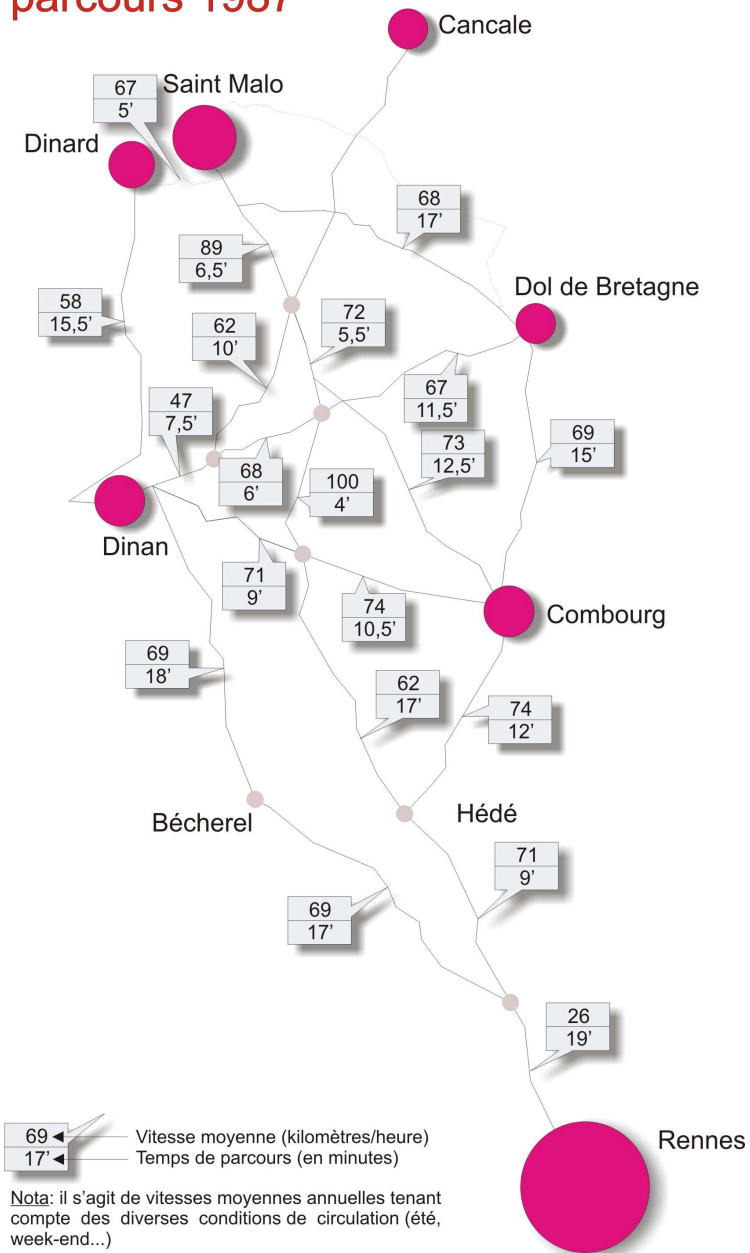
C’est la médiocrité des vitesses (et parallèlement du confort de circulation) sur l’axe Rennes – Saint Malo qui conduit à des basculements de trafic sur des liaisons concurrentes, via Dinan ou via Combourg et Dol de Bretagne selon origine/destination. Il arrive même en période estivale qu’un nombre non négligeable d’usagers se rendant de Rennes vers la Côte d’Emeraude (et plus encore en sens inverse) empruntent la RN 12 jusqu’à Saint Jouan de l’Isle puis la RD 766 au delà de Dinan afin d’éviter les passages les plus pénibles de la RN 137 et notamment la section Rennes – Montgerval.

Congestion et « bouchons »
(voir aussi le chapitre sécurité)

Points sensibles

Les points chauds correspondent aux zones de bouchons qui surviennent périodiquement, à l’occasion des grandes migrations printanières ou estivales.

Vitesse et temps de
parcours 1987



Durant la saison 88-89, cinq zones de ce type sont apparues sur la RN 137. Le nombre d’heures-kilomètres (unité de mesure), perdues en ces occasions, ont été estimées sur chacune d’elles :

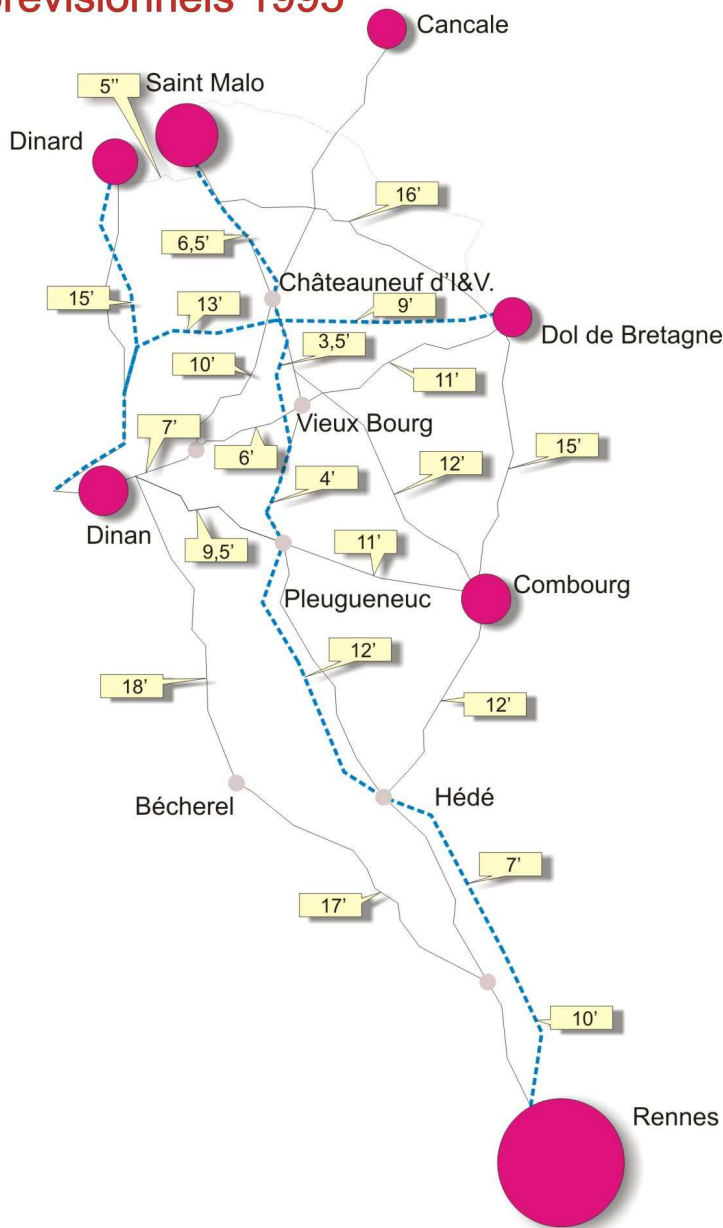
	Heures x km perdues
St Domineuc	132
Tinténia	50
Châteauneuf d’Ille et Vilaine	38
La Mézière (Montgerval)	12
Montgermont	10

Effets attendus

Temps de parcours :
Un gain moyen de bout en bout d’une petite vingtaine de minutes pour les VL, d’une petite dizaine de minutes pour les PL. La moitié du gain attendu est absorbée par la section Rennes – Montgerval pénalisée en 1987 par les déplacements domicile-travail et estivaux et par la neutralisation de la voie centrale. Cette section est commune à tous les itinéraires.

Congestion :
Il était attendu de l’utilisation de la nouvelle infrastructure une disparition pure et simple des points chauds : on n’attendait en effet pas plus de 1500 véhicules/jour à l’horizon 1995 sur les délaissés de l’actuelle RN 137, mis à part la section Montgerval – Rennes sur laquelle le trafic résiduel ne devait cependant pas excéder 3700 véh./jour.
Cependant, des ralentissements sont toujours possibles aux abords des agglomérations d’extrémité à l’heure des embauches/débauches, résorption prévisible des bouchons estivaux.

Temps de parcours
prévisionnels 1995



Situation observée

Deux aménagements majeurs modifient les temps de parcours sur l’aire d’étude, il s’agit de :

- ❑ la RN 137 aménagée à 2x2 voies et évitant les traversées d’agglomération. De celle-ci, il est attendu un gain de temps de 29,5% soit un temps de parcours de 43 minutes après aménagement pour 61’ avant aménagement. Aujourd’hui le temps de parcours affiché est de 41’ (Source : ViaMichelin), néanmoins ce temps de parcours repose sur les vitesses autorisées et non sur les vitesses réelles. De ce fait il ne prend pas en compte les ralentissements observés aux heures de pointe à l’approche de l’une ou l’autre des agglomérations.

Au delà des gains de temps pour des trajets de bout en bout, les gains engendrés par les aménagements profitent de manière générale aux trajets empruntant en partie la RN 137.

- ❑ La seconde opération apportant un gain de temps non négligeable, c’est la RN 176 reliant notamment Dinan à Dol avec un temps de parcours attendu de 22’ pour 25’ par l’ancien tracé – soit un gain de temps de 12%. Aujourd’hui, la RN 176 affiche un temps de parcours de 21’ entre Dinan et Dol de Bretagne par la RN 176

Au delà des gains de temps affichés il faut prendre en compte le fait que les temps de parcours donnés pour 1985 sont des temps de parcours moyens annuels et ne sont pas représentatifs des variations saisonnières. Ainsi les gains observés en période saisonnière sont-ils supérieurs à ceux indiqués.

Situation en 1985	Distance	Temps	Vitesse moy.
Rennes - St Malo :			
- direct (N137)	61 km	61’	60,0 km/h
- via Dol	70 km	72’	58,3 km/h
- via Dinan	70 km	74,5’	56,4 km/h
Situation prévue à l’horizon 1995	Distance	Temps	Vitesse moy.
Rennes - St Malo :			
- direct (N137)	62 km	43’	87 km/h
Situation actuelle	Distance	Temps	Vitesse moy.
Rennes - St Malo :			
- direct (N137)	62 km	41’	91 km/h

Sécurité

Situation initiale

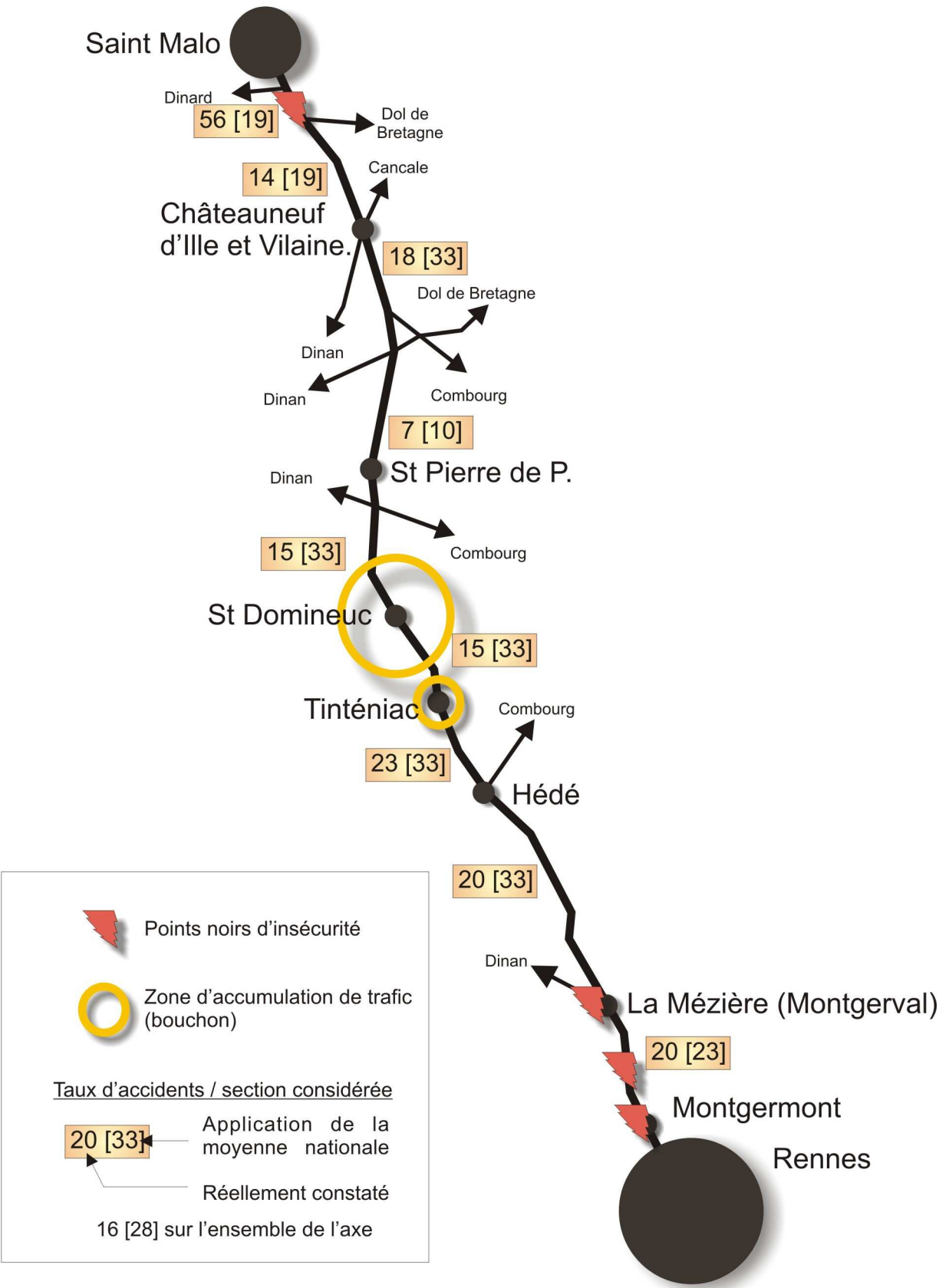
Si on se réfère aux moyennes nationales, l’axe Rennes – Saint Malo offre un niveau globalement acceptable de sécurité ; 213 accidents corporels y ont été répertoriés durant le quinquennat 1984-1988. Compte-tenu du trafic supporté et du profil en travers de l’axe, ce chiffre apparaît peu élevé : dans des conditions similaires, l’application de moyennes nationales aurait conduit à dénombrer 354 accidents sur cette même période.

Les sections les plus proches des agglomérations d’extrémité présentent toutefois un caractère dangereux plus accentué. C’est le cas sur 3,6 kilomètres entre les lieux-dits « La Mettrie » et « La Brosse », incluant notamment les pénétrations dans les agglomérations de Montgermont et de La Chapelle de Fougeretz et la traversée par les RD 29 et 431. La section la plus exposée est cependant, de très loin, celle qui, la plus au nord, sépare l’entrée de Saint Malo de celle de Saint Jouan-des-Guérets et où le taux d’accidents (nombre de collisions rapportées au trafic) excède la moyenne nationale de 70 %.

- Entre 1984 et 1988, les principaux « point noirs » (zones d’accumulations d’accidents) sont situés à proximité de Saint Malo ainsi qu’entre Rennes et Hédé et concernent des carrefours :
- Montgermont (intersection avec la RD 29) : 5 accidents
 - La Chapelle des Fougeretz (intersection avec la RD 431) : 3 accidents
 - Montgerval en la Mézière (intersection avec la RD 27) : 5 accidents
 - Vignoc (intersection avec la RD 25) : 3 accidents

Au total, parmi les 213 accidents, 52 se sont produits à des carrefours, 28 ont mis en cause des véhicules lents (engins agricoles ou de travaux publics ou deux-roues non motorisés), dont 10 ont concerné des accidents de véhicules lents en carrefour. Les 213 accidents ont « fait » 33 tués, 160 blessés graves, 178 blessé légers.

Accidentologie et points sensibles1984-1988



En 1987, la RN 137 se caractérisait par un bon niveau de sécurité en comparaison avec les autres routes de même type au niveau national. En effet, les taux d'accident¹ constatés étaient, par section homogène de trafic et de profil en travers, inférieurs aux taux de référence.

Sur la période 1984-1988, les taux d'accidents par section étaient les suivants :

<i>Section</i>	<i>Taux constaté</i>	<i>Taux théorique*</i>
Montgermont - la Mézière	20	23
La Mézière - Hédé	20	23
Hédé – Tinténiac	20	33
Tinténiac – St Domineuc	15	33
St Domineuc – St Pierre de P.	15	33
St Pierre de P. – N 176	7	10
N 176 – Châteauneuf	18	33
Châteauneuf – St Jouan (RD4)	14	19
St Jouan (RD4)– St Malo	56	19

** Le taux théorique correspond au taux de la référence nationale pour le même type de voie*

Évolution prévue de l'accidentologie suite au classement en Route Express

Taux moyens d’accidents sur les tronçons homogènes pour 100 000 000 km parcourus en 1985

L’application des moyennes nationales à la situation de référence (1987) du réseau à la situation envisagée en 1995 sur l’axe Rennes – Saint Malo, laissait entrevoir une réduction de 71 à 41 accidents pas an soit une diminution de l’ordre de 30 % malgré les hausses de trafic et le maintien d’un trafic résiduel sur le tracé actuel. Compte-tenu des bons résultats en situation de référence, les améliorations attendues devraient être faiblement remarqués. On attend une amélioration plus sensible sur les sections respectivement proches de Rennes et Saint Malo où l’on dénombre davantage de collisions que sur le reste de l’itinéraire dans la mesure où les véhicules lents ou les carrefours plans sont responsables d’un accident corporel sur 3. Parallèlement, des améliorations sont attendues sur les axes concurrents, lesquels devraient connaître un report de trafic vers la nouvelle voie aménagée. Ainsi, le nombre d'accidents envisagé pour l'année 1995 devrait connaître une réduction de l’ordre de 10 % par rapport à celui de la période 1984-1988.

Concernant la gravité des accidents, aucun objectif n’a été défini.

¹Taux d'accident = (Nbre d'accident x 10⁸)/(L x T x N x 365)
avec L = longueur de la section
 T = trafic de la section
 N = Nbre d'année de la période d'étude

La sécurité de la RN 137 après 1995

La RN137 entre la rocade Nord de RENNES et St MALO a été le lieu de 110 accidents faisant 15 tués et 80 blessés graves sur la période 1995-1999. Le taux d'accident correspondant s'élevait à 4,32.

Les statistiques accidents sur l'ensemble de l'itinéraire sur les périodes 1995-1999 et 1999-2003 sont données par le tableau suivant :

RN137 Section Rocade de RENNES – Saint Malo								
Année	Longueur en km	TMJA	Nombre			Taux Accidents	Gravité ^(Tués +BG pour 100 acc)	Tués par accident
			Accident	Tués	BG			
1995	60,976	21 226	26	1	5	5,50	23,08	0,04
1996	60,976	21 809	21	5	16	4,33	100,00	0,24
1997	60,976	22 782	22	2	22	4,34	109,09	0,09
1998	60,976	24 206	21	2	17	3,90	90,48	0,10
1999	60,976	24 426	20	5	20	3,68	125,00	0,25
Période								
1995 – 1999	60,976	22 890	110	15	80	4,32	86,36	0,14
1999 – 2003	60,976	26 538	80	7	51	2,7	72,5	0,09

Il apparaît que le nombre d'accidents constaté après la mise à 2x2 voies de type route express de la RN137 est très sensiblement inférieur à celui constaté avant l'aménagement. Il a en effet été observé une diminution de plus de 50% du nombre d'accidents corporels entre les périodes 1984-1988 et 1995-1999. Cette diminution est très nettement supérieure à celle qui pouvait être envisagée en 1987. Cette diminution était en effet estimée de l’ordre de 33%. Ce chiffre était même considéré comme sur-estimé compte tenu du niveau assez bon de sécurité constaté sur la RN137 avant l’aménagement.

Dans les faits, le nombre d’accidents moyen annuel a été réduit à 22 alors qu’il en était prévu 47. Cet écart relativement important entre les prévisions de 1987 et la réalité tient au fait que le taux de référence national a connu entre 1987 et 1997 (année médiane de la période 1995-1999) une baisse significative : il est en effet passé de 10 à 5,8 pour les routes nationales à 2x2 voies en rase campagne. L’évolution de l’accidentologie de la RN137 a suivi la même tendance favorable.

La RN137 a par ailleurs maintenu, son bon niveau de sécurité par rapport aux voies du même type : le taux d’accident enregistré sur la RN137 sur la période 1995-1999 est, en effet, très nettement inférieur à la référence nationale : 4,32 contre 6,1. Ce constat est identique pour la période 1999-2003. Le taux d'accident a encore été réduit sur la RN137 : il reste, en effet sur cette période, toujours très inférieur à celui enregistré sur les routes nationales de même type au niveau national (2,7 contre 5,07).

La RN137 entre Saint Malo et Rennes maintient donc dans le temps son bon niveau de sécurité en comparaison des routes de même type au niveau national.

Analyse par section

L’analyse par section a été réalisée sur la période 1999 – 2003.

		Période 1984-1988	Période 1999-2003							
Section	Longueur en km	Taux d'accidents	Bilan			Taux			% acc graves	% acc mortels
			Acc	Tués	BG	Acc	Accidents graves	Accidents mortels		
RD29 RD27	7,75	20	10	2	13	2,01	1,81	0,40	90%	20%
La Mezière – Hédé	9,75	20	11	0	3	2,29	0,62	0,00	27%	0%
Hédé Tintignac	9,90	20	8	0	1	1,92	0,24	0,00	13%	0%
Déviation de Pleugueneuc – St Domineuc	7,80	15	18	3	8	5,47	2,13	0,30	39%	6%
RD794 – Vieux Bourg	9,80	7	3	0	2	0,84	0,28	0,00	33%	0%
Vieux Bourg – Chateauneuf	6,30	18	12	1	11	5,23	4,36	0,44	83%	8%
Chateauneuf – St Malo	9,70	14	18	1	13	2,94	1,80	0,16	61%	6%

Il apparaît que chacune des sections de la RN137 entre Rennes et Saint-Malo présente un bon niveau de sécurité. Le niveau de risque est, en effet, pour chacune d’elles meilleur ou équivalent à celui existant sur les RN de même type au niveau national. Deux sections semblent se différencier par rapport au reste de l’itinéraire. Il s’agit de :

- la déviation de Pleugueneuc – St Domineuc
- la section Vieux Bourg – Châteauneuf

Ces sections présentent en effet un taux d’accident respectivement égal à 5,47 et 5,23 contre 5,07 au niveau national. L’écart avec la référence est négligeable et n’est pas statistiquement significatif. La gravité des accidents (% d’accidents graves et mortels) fait apparaître un bilan contrasté. En effet, le pourcentage d’accidents graves sur l’itinéraire s’élève à 52,5%. Ce pourcentage est supérieur à la référence nationale (39%). Compte tenu du faible nombre d’accidents, l’écart constaté n’est pas statistiquement significatif. Il en est de même pour le pourcentage d’accidents mortels. Ce dernier s’élève, en effet, globalement sur l’itinéraire à 6,2% alors que la référence nationale est de 14%. L’écart au bénéfice de la RN137 n’est pas non plus significatif. L’analyse de ces indicateurs par section, compte tenu du nombre d’accidents encore plus faible, n’est pas pertinente. Aussi, si des sections telles que RD29-RD27 et Vieux Bourg – Chateauneuf d’Ile et Vilaine, présentent a priori un pourcentage d’accidents graves élevé (respectivement 90% et 83%), il ne peut être conclu à une sur-gravité relative sur ces dernières.

Zones d’accumulation d’accidents

Si le niveau de risque (taux d’accident) est faible sur la RN137, il demeure néanmoins des zones où sont observées des accumulations d’accidents. Il s’agit :

- de la section entre la rocade Nord de Rennes et la deuxième ceinture entre les PR 52 et 53
- de la section entre les PR85 et 86 au droit de la commune de Pleugueneuc
- de la section au droit de la commune de Chateauneuf d’Ile et Vilaine entre les PR 103,9 et 104,8
- de la section au droit de la commune de St Père entre les PR 107,7 et 108,6

Sur ces sections, une concentration statistique significativement plus élevée que sur le reste de l’itinéraire est observée.

La compréhension des facteurs liés à l’infrastructure des accidents recensés à l’intérieur de ces zones d’accumulation passe par la réalisation d’un diagnostic à partir de la lecture des procès verbaux d’accidents. Ces diagnostics pourront être réalisés sur la base de la méthodologie décrite dans le guide « Diagnostic et pistes d’actions » élaboré par le SETRA dans le cadre de la mise en place de la démarche SURE. Les sections adjacentes à ces zones d’accumulation seront utilement intégrées aux diagnostics.

Conclusion

La mise en voie express de la RN137 a permis de réduire sensiblement le niveau de risque y compris sur les sections les plus proches des agglomérations qui avaient été recensés comme sur-accidentées lors de l’étude de 1989. Globalement, le niveau de la sécurité sur la RN137 est bon. Le niveau de risque est inférieur ou équivalent à la référence nationale. Il perdure néanmoins des zones d’accumulation d’accidents qui doivent pouvoir faire l’objet d’une analyse approfondie par l’intermédiaire d’un diagnostic sécurité.

Equipement de la RN 137

En 1987, on comptait parmi les services matériels offerts aux usagers se déplaçant sur l’axe 16 stations-service, réparties à raison de 5 dans le sens Rennes – St Malo et 11 dans le sens St Malo – Rennes.

Les principes généraux

Des aires annexes et services à l’usager sont prévues le long de la RN 137 « route express » en fonction des besoins résultant du trafic à raison :

- d’un couple d’aires de services tous les 40 à 50 km pouvant accueillir de 10 à 20 véhicules légers et 2 à 4 poids lourds ou caravanes, comportant station-service, toilettes, point d’eau, poubelles, bancs, téléphones ;
- d’un couple d’aires de repos tous les 20 à 25 km de capacité identique à celle décrite ci-dessus et comportant toilettes, poubelles, bancs et téléphone ;
- d’un couple de point d’arrêt tous les 2 km avec borne d’appel d’urgence

Toutes les aires de services et de repos doivent être accessibles exclusivement à partir de la route express par l’intermédiaire de bretelles spécialement aménagées à cet effet.

Les dispositions du projet :

- La situation projetée conduit, pour l’ itinéraire de 62 km, à :
- 1 à 2 couples d’aires de services
 - 2 à 4 couples d’aires de repos incluant les aires de services, soit 0 à 3 aires de repos par sens
 - 29 à 31 points d’arrêts équipés de borne d’appel d’urgence.

Aires de services :

Un couple d’aires de services est prévu dans le secteur de la Brosse sur la commune de Saint Grégoire. Le secteur de la Brosse a été retenu pour des raisons d’interdistance avec les aires de service prévues sur la RN 137 Sud à bain de Bretagne (soit environ 45 km) et pour sa localisation en limite de Rennes au delà des zones vertes prévues au S.D.A.U.

Le deuxième site d’implantation sera localisé entre l’échangeur de St Jouan et l’échangeur Sud de St Malo, ce qui permet un meilleur service à l’usager. Sa situation permet en outre de capter le trafic vers Dol. Compte tenu de la faible sensibilité du site au niveau environnement et paysage, l’implantation des aires de services ne posent pas de contraintes particulières.

Aires de repos :

Dans le sens Rennes – St Malo, l’aire de repos sera située entre les échangeurs de la VC 6 et de la RD 20. Le site, localisé à 17 km des aires de la Brosse, a été retenu pour des raisons d’opportunité foncière.

Dans le sens St Malo – Rennes, l’aire de repos initialement prévue plus au Sud, sera localisée près du canal pour profiter des qualités paysagères du site. Le secteur proposé est localisé à 22 km de l’aire précédente.

Réseau d’appel d’urgence :

Des études plus précises étaient en cours en 1987 afin de définir l’implantation des aires proposées.

Situation observée :

- Les aires de services :

Aucune aire de service n’a été créée sur la RN 137 nord.
Néanmoins on relèvera à l’emplacement prévu à proximité de St Malo un couple de stations services.
Les travaux de création du couple d’aires de services sont en cours.

- Les aires de repos :

Aujourd’hui, la RN 137 Nord compte deux aires de repos dans le sens Rennes – Saint Malo à savoir :

- l’aire de repos de MontMurant (ci-dessous à gauche): d’une capacité de 20 véhicules légers + 1 pour personne à mobilité réduite, 4 emplacements caravanes et 7 emplacements poids lourds, elle comporte des jeux pour enfants, bancs, poubelles, point d’eau, téléphone, sanitaires et plan d’information.



Aire de repos de Montmurant



Aire de repos de la Rougeolais

- L’aire de repos de la Rougeolais (ci-dessus à droite): d’une capacité de 12 véhicules légers, 5 emplacements poids lourds, elle est équipée de jeux pour enfants, bancs, poubelles, points d’eau, téléphone, sanitaire et plan d’information.

La RN 137 nord ne comporte aucune aire de repos dans le sens St Malo – Rennes. Les deux aires de services précitées ne sont pas accessibles dans le sens St Malo – Rennes.



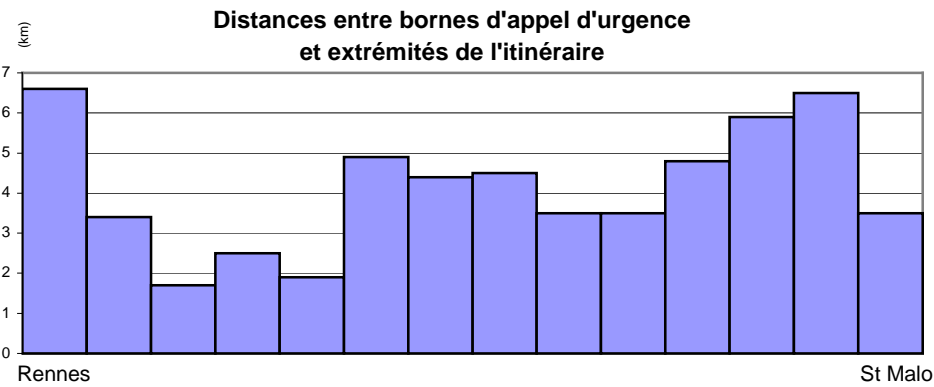
Les commerces et services susceptibles de présenter un intérêt pour l’usager circulant sur la RN 137 lui sont signalés, assurant ainsi une complémentarité avec les communes bordant l’itinéraire.

Cette signalisation vise à capter une partie des flux routiers déviés depuis la mise en place de la 2x2 voies pour maintenir une activité commerciale et de services.

De même, elle peut également être considérée comme un palliatif à la demande d’aires de services.

- Les points d’appel d’urgence :

La RN 137 nord est équipée d’un réseau d’appel d’urgence. Les bornes d’appel d’urgences sont situées à une inter-distance moyenne de 4,1 km oscillant entre 1,8 km et 6,6 km.



Le réseau d’appel d’urgence est plus dense (inter-distance plus courte) entre Montger-mont et Vignoc avec une interdistance moyenne de 2,3 km pour 4,6 sur le reste de l’itinéraire, mais qui reste nettement supérieure aux 2 km moyens prévus.

Conséquences autres modes de transport

En 1987, outre la route et l’usage du véhicule particulier, le voyageur dispose d’une offre de transport en commun constituée de la ligne ferroviaire Rennes-St Malo, les services d’autocars qui empruntent tout ou partie de l’itinéraire, le transport aérien avec les aéroports de Rennes et Dinard et le port de St Malo qui assure notamment les liaisons voyageurs vers les îles anglo-normandes et l’Angleterre.

RN 137 et desserte ferroviaire

Situation de référence (1987)

La ligne ferroviaire Rennes – St Malo via Dol assure plusieurs fonctions qui peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

- ❑ la relation ville à ville entre St Malo et la métropole régionale et au delà de Rennes, par le biais des correspondances, les relations de la région malouine avec la direction de Paris d’une part, de la Bretagne sud et de Nantes d’autre part ;
- ❑ Les relations entre la Bretagne et la Normandie qui empruntent la section Rennes – Dol ; Dol constitue également un nœud de correspondances vers Dinan par la ligne Dol – St Briec ;
- ❑ Les échanges de proximité entre les localités de la ligne et Rennes d’une part pour la section Dol – Rennes, St Malo d’autre part pour la section Dol – St Malo.

L’ensemble de ces fonctions est assurée par des circulations « express » Rennes – St Malo ou Rennes – Dol – Caen qui sont du domaine de la SNCF et par des circulations régionales effectuées par la SNCF sous l’autorité de la Région qui lui en a confié l’exploitation par le biais d’une convention.

L’offre de transport comprend 3 allers-retours quotidiens entre Rennes et la Normandie via Dol et par l’intermédiaire des différents services nationaux et régionaux 10 allers-retours entre Rennes et St Malo.

La relation « bout en bout » est assurée :

- dans le sens St Malo – Rennes par 3 circulations express, 5 circulations régionales et deux circulations mixtes composées de circulation régionales Dol – St Malo en correspondance avec deux express Rennes – Dol- Normandie. A ces services « bout en bout » s’ajoutent deux trains régionaux Rennes- Dol et un Dol - St Malo ;
- dans le sens St Malo – Rennes, la situation est rigoureusement symétrique pour le « bout en bout » mais ne compte qu’un train supplémentaire entre Dol et Rennes.

Les temps de parcours :

Ils varient selon les circulations de la façon suivante :

- dans le sens Rennes- St Malo
 - minimum : 54’
 - maximum : 1h20’
 - moyenne: 1h07’
- dans le sens St Malo - Rennes
 - minimum : 53’
 - maximum : 1h27’
 - moyenne: 1h07’

Si la durée moyenne de trajet semble acceptable, certaines circulations sont bien lentes.

En dehors des échanges de proximité, dominés par les déplacements scolaires et domicile-travail, la fréquentation (deux sens confondus) des services ferroviaires en jour moyen se compose de :
- 620 voyageurs sur le bout en bout St Malo – Rennes (y compris correspondances vers le sud),
- 280 voyageurs sur la liaison Normandie – Rennes et au delà
- 470 voyageurs sur la liaison St Malo – Paris.

Cette situation, antérieure à la mise en service du TGV est appelée à se modifier avec l’amélioration de l’offre correspondante sur Rennes – Paris et les adaptations des services régionaux qui seront mis en œuvre sur la ligne Rennes – St Malo.

1987	St Malo – Rennes (route nationale)		Contraintes
	Distance	Temps moyen	
Route (VL)	61 km	1:01’	Congestion du trafic (accessibilité aux aggro.)
Rail	83 km	1:07’	Nombre de trains, horaires, rabattement + acheminement (complémentarité TC)

Nota : le temps moyen par route est donné pour des conditions de circulations fluides

Les effets attendus :

A priori, l’amélioration des conditions de circulation sur l’axe Rennes – St Malo pourrait conduire à un changement modal des usagers ayant choix pour les relations ville à ville et les échanges de proximité sur les deux agglomérations.
Ce report du rail vers la route devrait rester modeste et sera compensé par les améliorations de la desserte ferroviaire qui seront mises en œuvre parallèlement.
En ce qui concerne les relations avec la direction de Paris, voire avec la Bretagne Sud, la meilleure accessibilité à la gare de Rennes renforcera l’attractivité des circulations TGV Rennes – Paris et Rennes- Quimper si bien que le bilan devrait être globalement positif pour le mode ferroviaire.

Situation observée (2005)

Les temps de parcours (pour un jour normal ouvré) :

- dans le sens Rennes- St Malo
 - minimum : 55’
 - maximum : 1h16’
 - moyenne: 1h01’
- dans le sens St Malo - Rennes
 - minimum : 53’
 - maximum : 1h06’
 - moyenne: 58’

L’offre (pour un jour normal ouvré) :

- dans le sens Rennes- St Malo
 - 13 trains via Dol (premier à 6:26 / dernier à 21:50) avec une offre étalée dans la journée et plus resserrée en heure de pointe du soir (5 trains au départ de St Malo à moins d’une heure d’intervalle - approchant même la demi heure – compris entre 16h43 et 19h58)
 - + 2 trains Rennes – Dol (à destination de la Normandie)
 - Renforcement le mercredi avec un train supplémentaire
 - Renforcement le vendredi avec un train supplémentaire
- dans le sens St Malo - Rennes
 - 12 trains via Dol (premier à 5:49 / dernier à 19:55) avec une offre resserrée en heure de pointe du matin (5 trains au départ de Rennes à une fréquence de l’ordre de la ½ heure entre 5h49 et 8h01) et malgré tout assez dense en heure de pointe du soir. En revanche plus de 5 heures séparent le train de 9h54 du suivant partant à 15h02.
 - + 3 trains Dol – Rennes (en provenance de Normandie)
 - Renforcement le mercredi avec un train supplémentaire
 - Renforcement le vendredi avec un train supplémentaire

L’offre pour les trajets de bout en bout passe donc de 10 allers-retours à 13 allers (Rennes- St Malo) et 12 retours auxquels s’ajoutent un aller-retour supplémentaire le mercredi et le vendredi. L’offre ferroviaire s’est étoffée entre 1987 et 2005. On pourra noter au travers des horaires mis en place, une offre adaptée à des déplacements relevant du motif travail ou achat pour les Malouins. A l’inverse, l’offre se prête mieux pour les Rennais à des déplacements relevant du motif de type « loisirs » ou « visite ».

	St Malo – Rennes		Source de l’information
	Distance	Temps moyen	Mappy 2005
Route (VL)	71 km	56’	
Dont voie rapide	61,4 km	39’	
Rail	83 km	59’	Fiches horaires SNCF 2005

Comme le précise le tableau ci-dessus, le gain de temps moyen sur le trajet St Malo-Rennes est de l’ordre de 8 minutes conduisant à un trajet d’une durée moyenne de 59’ . Parallèlement la route affiche un temps de parcours de 56’. En incluant - pour le voyage par train - rabattement, acheminement et temps d’attente, la route se révèle alors être le moyen de transport le plus rapide. Néanmoins, les phénomènes de péri-urbanisation autour des grandes agglomérations contribuent à une surcharge de trafic et des phénomènes de congestion peuvent y être observées pouvant allonger les temps de parcours.

En 2004, la liaison Rennes–St Malo, accueillant plus d’un million de voyages, figurait en tête des lignes ferroviaires bretonnes devançant la liaison Rennes–Vitré de plus de 45%. Avec près de 223 000 voyages en 2003 et 237 000 voyages par an (voyage origine-destination hors correspondance amont ou aval) en 2004, la ligne Rennes – St Malo se classe au même niveau que certaines liaisons péri-urbaines.

Au delà des trains express régionaux...

Le réseau local intégré au réseau national notamment le réseau TGV :
20 TGV Paris-Rennes, toutes les demi-heures en heure de pointe (2 heures), 4 allers-retours, Rennes-Lille (4 heures), 1 aller-retour Rennes-Marseille (6 heures), 7 allers-retours Rennes-Brest (4h15), 7 allers-retours Rennes-Quimper (4 h 15).
Depuis le 11 décembre 2005, circulent quotidiennement deux TGV directs entre St Malo et Paris (3 TGV l’été), mettant la cité malouine à moins de 3h de la capitale et inversement. Ce trajet en TGV a été rendu possible grâce à l’électrification de la ligne Rennes-St Malo inscrite au contrat de plan Etat-Région, ainsi que la construction d’une nouvelle gare à St Malo comprenant un pôle d’échanges intermodal (bus, cars, taxis et parking).
Deux mois après la mise en service de cette liaison, on dénombrait plus d’une centaine de voyageurs par jour, c'est-à-dire plus que les prévisions, mais il est encore tôt pour dresser un bilan de l’ouverture de la ligne TGV.

RN 137 et lignes d’autocars

Le Département d'Ille-et-Vilaine organise le transport public routier non urbain de personnes (hors périmètres de transport urbain), conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982.

Il coordonne à ce titre le transport des élèves pour leurs déplacements vers leur lieu de scolarité et le transport des usagers se rendant sur leur lieu de travail, de loisirs ou autres.

Situation de référence :

En **1987**, il existe 4 lignes régulières principales sur la liaison :

Rennes – Tinténiac – St Malo :

Assurée par la compagnie TIV, cette ligne qui suit strictement la RN 137 offre 4 allers-retours quotidiens de bout en bout complétés par 2 allers Rennes – St Malo et par des circulations complémentaires à vocation scolaire qui portent à près de 10 allers-retours la fréquence proposée sur les deux extrémités de la liaison. Ces services desservent la totalité des localités de la RN 137. Leur fréquentation annuelle est de l’ordre de 300 000 voyageurs dont 85% d’abonnés scolaires. Compte-tenu du temps de parcours (1h45 en moyenne) pour aller de Rennes à St Malo, ces services sont peu attractifs pour les voyageurs ordinaires et complètement délaissés pour la liaison de bout en bout.

Rennes – Combourg – St Malo :

Egalement exploitée par TIV, cette ligne emprunte la RD 82 au départ de Rennes et rejoint la RN 137 à Miniac-Morvan ; elle offre deux allers-retours quotidiens en période scolaire sur le bout en bout qui passent à 4 au niveau de Guipel, 10 à Montreuil-le-Gast et 13 à Melesse. Dans les fait il s’agit plutôt de deux lignes : Combourg – St Malo et Combourg – Rennes. La fréquentation de la section Combourg – St Malo est de l’ordre de 30 000 voyageurs, scolaires à plus de 98 %, celle de la section Combourg – Rennes est de 170 000 voyageurs dont 91% de scolaires.

Rennes – Bédée – Dinan - Dinard :

Exploitée par la société TAE, la ligne utilise la RN 12 jusqu’à Bédée puis rejoint Bécherel par la RD 72. Elle comporte quatre allers-retours de bout en bout et quelques compléments en période scolaire. Elle transporte environ 180 000 voyageurs dont 47% de scolaires.

Rennes – Bécherel :

Exploitée par la société TIV, cette ligne emprunte la RN 137 puis la RD 27. Elle offre 4 allers-retours entre Rennes et Montgerval.

En dehors de ces services réguliers, il convient de noter l’existence de circuits scolaires dont les tracés fluctuent d’une année sur l’autre en fonction des populations d’élèves à transporter.

Les effets attendus :

Qu’il s’agisse des lignes régulières utilisant les itinéraires concurrents et plus encore de la ligne Rennes – St Malo qui emprunte la RN 137 ou des services à vocation scolaire, la mise en voie express, en délestant largement la route actuelle, contribuera à faciliter les conditions de fonctionnement des autocars : temps de parcours amélioré en particulier dans la traversée des bourgs, insertion aisée sur la chaussée en quittant les points d’arrêts, sécurité accrue.

Seuls les arrêts situés sur les sections en aménagement sur place sont de nature à poser problème mais leur nombre est limité à deux :

- l’arrêt facultatif de la Ville-Huchet en arrivant à Saint Malo qui pourrait être supprimé, l’arrêt de la Ville-es-Nonais étant proche,
 - l’arrêt de Tressé à l’intersection de la RN 137 et de la RD 9 qui devra faire l’objet d’un traitement particulier à moins d’envisager de quitter la RN 137 au niveau de St Pierre de Plesguen pour aller desservir le bourg de Tressé (ce qui est plus favorable pour cette localité) et rejoindre la RN 137 au Vieux Bourg.
- Quant aux autocars de tourisme, l’utilisation de la voie express permettra une nette amélioration des temps de parcours et du confort des usagers.

A l’horizon 1995 :

Nous ne disposons malheureusement pas d’éléments permettant de qualifier la situation à cette date.

Situation actuelle :

Le Schéma départemental des transports mis en place depuis le 1er janvier 2005 a pour principal objectif de favoriser un égal accès de tous au service public de transport notamment par :

- une organisation mieux adaptée aux déplacements domicile-travail,
- une gamme de titres de transport élargie et diversifiée, comportant pour certains d'entre eux des correspondances sur le réseau de transport urbain de Rennes Métropole,
- une tarification attractive et homogène pour l'ensemble du département.

Le réseau de transport interurbain d'Ille-et-Vilaine est exploité sur délégation du Département par le GME "Ille-et-Vilaine Autocars". Ses 211 autocars parcourent les vingt lignes régulières irriguant le département. Un maillage de plus de 500 circuits à vocation scolaires, exploités par différentes entreprises de transport, complète le dispositif.

RN 137 et transport aérien

La zone d’étude compte deux aéroports : Rennes – St Jacques et Dinard – Pleurtuit.

Aéroport de Rennes – St Jacques :

Quatre lignes régulières existent en 1987 au départ de Rennes :

- quotidiennes vers Paris Lyon et Londres (via Caen ou Le Havre)
- hebdomadaires vers Cork (Irlande) en été.

Le trafic total annuel est de l’ordre de 150 000 voyageurs dont 100 000 sur la ligne de Paris ou l’on compte en jour moyen ouvrable 500 voyageurs deux sens confondus qui empruntent les 5 allers-retours offerts.

Il était attendu de la mise en service du TGV une baisse de fréquentation des lignes aériennes de 40 à 50 % en l’absence de mesures (actions commerciales et tarifaires, adaptation des horaires, amélioration du confort) pour lutter contre ce report vers le rail.

Aéroport de Dinard – Pleurtuit

Il existe deux lignes régulières :

- Iles anglo-normandes
- Paris avec deux allers-retours quotidiens et 60 voyageurs en jour ouvrable ordinaire.

Effets attendus :

Le transport aérien, et plus particulièrement la liaison Rennes – Paris, sera surtout affecté par les performances offertes par le TGV. Dans ce contexte, la mise en voie express de la RN 137, en améliorant l’accessibilité à l’aéroport de Rennes – St Jacques pour toutes les localités de l’axe et surtout la régularité du temps de trajet constitue un facteur favorable pour l’utilisation de la ligne aérienne par une clientèle qui accorde une valeur élevée au temps gagné.

Situation actuelle

L'aéroport de Dinard/Pleurtuit/Saint-Malo (96 800 passagers) et celui de Rennes/Saint-Jacques (380 000 passagers) totalisent 14 lignes aériennes, 70 destinations en correspondance rapide, 36 villes européennes, 26 villes françaises accessibles en aller-retour journée, 1^{ère} destination : Lyon, principales destinations internationales au départ de Rennes : Londres, Milan, Barcelone, Madrid, Genève, Munich et Francfort. Depuis la mise en place de la liaison par TGV Rennes-Paris, Lyon (22,5%) est passé devant Paris (Roissy- 15,5 %) au rang des destinations au départ de l’aéroport de Rennes. Suivent Toulouse et Orly.

L’aéroport de Dinart-Pleurtuit enregistre quant à lui un trafic de 144 192 passagers pour 2004 composé notamment à 83% de liaisons vers Londres et 16% vers les îles anglo-normandes

Port de Saint Malo et trafic voyageurs

Né en 1975 de la création de liaisons par car-ferries avec la Grande-Bretagne et les îles anglo-normandes, le commerce roulier est assuré à St Malo (comme à Roscoff) par l’entreprise Brittany Ferries. Il se décompose en trafic marchandises et trafic voyageurs. L’analyse suivante porte sur le trafic voyageurs.

Trafic voyageurs

En 1988, le nombre de passagers transportés entre les îles britanniques et le continent via St Malo a été de 778 500, se décomposant de la façon suivante :

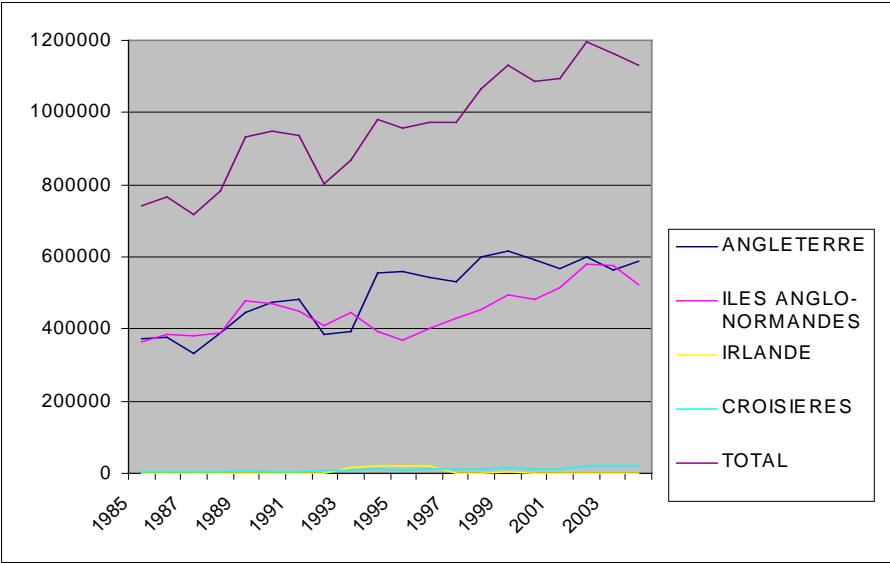
Trajets	Angleterre	Iles anglo-normandes	
		Avec véhicules	Sans véhicules
Passagers	388 990	94 210	295 290
Voitures (unités)	83 994	19 038	-
dont caravanes	5 553	419	-
autocars	976	-	-

Ces mouvements ont donc généré un trafic total de 103 000 voitures (dont 6 000 caravanes attelées) et quasiment un millier d’autocars (2 sens). D’après Brittany Ferries, 70% du trafic annuel est écoulé entre juin et septembre. Au cours de cette période, les 2/3 du trafic sont supposés à destination de l’Ille et Villaine, les Pays de la Loire et au delà. En basse saison, la proportion susceptible d’emprunter l’axe Rennes – St Malo tombe à 57%. Sur l’année, le potentiel circulant sur la RN 137 correspond donc à quelques 65 000 voitures (2 sens) soit 1 à 2 % du trafic moyen annuel.



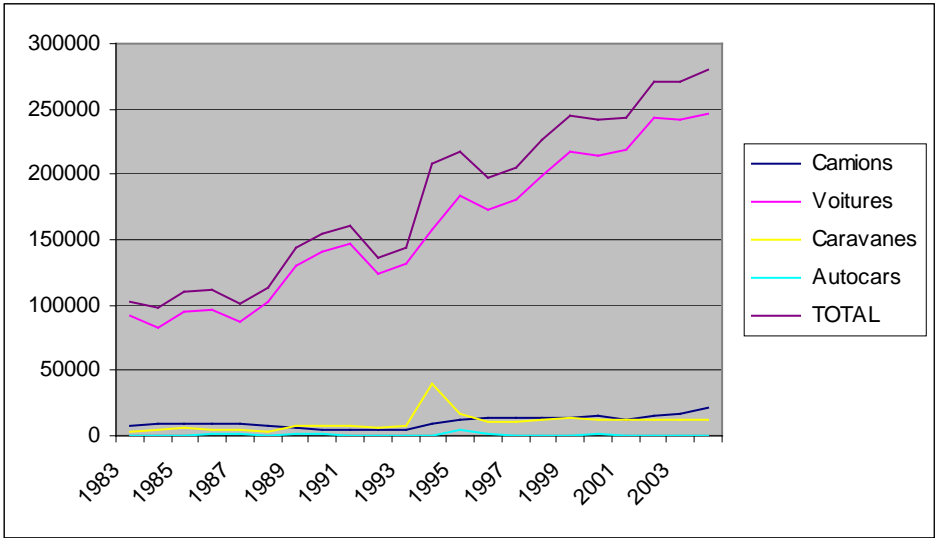
En 1994, (14 novembre) est inauguré le TGV Eurostar empruntant le tunnel sous la Manche qui relie Paris à Londres en 3 heures 15’ avec une fréquence de deux trains par jour avant d’envisager un train par heure pour le deuxième semestre 1995.

Evolution du trafic passagers (en nombre) au port de St Malo



En 1995, le trafic passager diminue de 21,1 % sous l’effet conjoint d’une stabilité du trafic avec l’Angleterre et l’Irlande (+0,5 %) et d’une baisse des trafics avec les îles anglo-normandes qui sont desservies par Emeraude Lines et Condor. La concurrence de l’Eurostar intervient peut-être également comme facteur explicatif par la guerre tarifaire que se livrent l’exploitant de la voie ferrée et les compagnies de ferries.

Evolution du nombre de véhicules (trafic Ferries du port de St Malo)



L’inauguration du Tunnel sous la Manche reliant Calais à Folkestone le 6 mai 1994 a rendu possible la traversée de la Manche pour les voitures, autocars, motos, camions par des navettes en environ 35 minutes de quai à quai. Après un lancement avec des tarifs attractifs, le Shuttle (nom donné aux navettes) a enregistré une baisse de plus de 60 % certains jours du mois d’août quand est habituellement enregistrée une baisse de 35 à 40% sur cette période. Aujourd’hui l’effet de nouveauté s’est estompé et le trafic ferries a repris une croissance normale.

Socio-économie

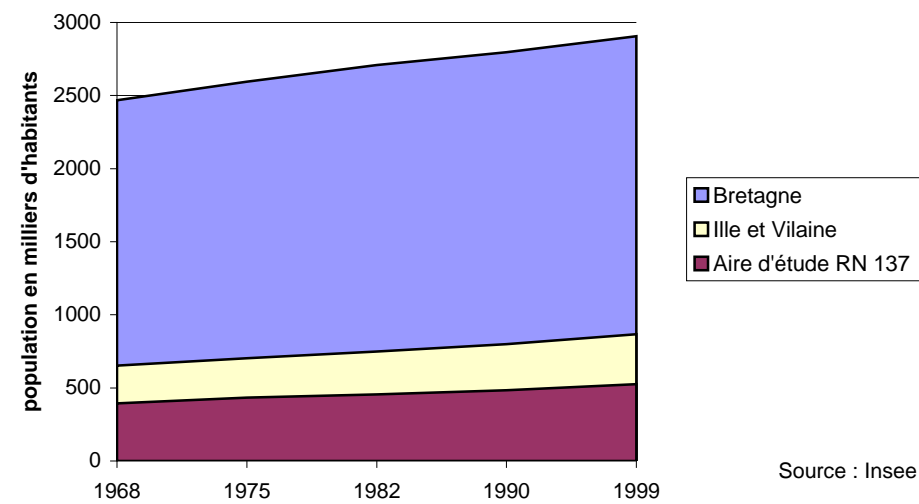
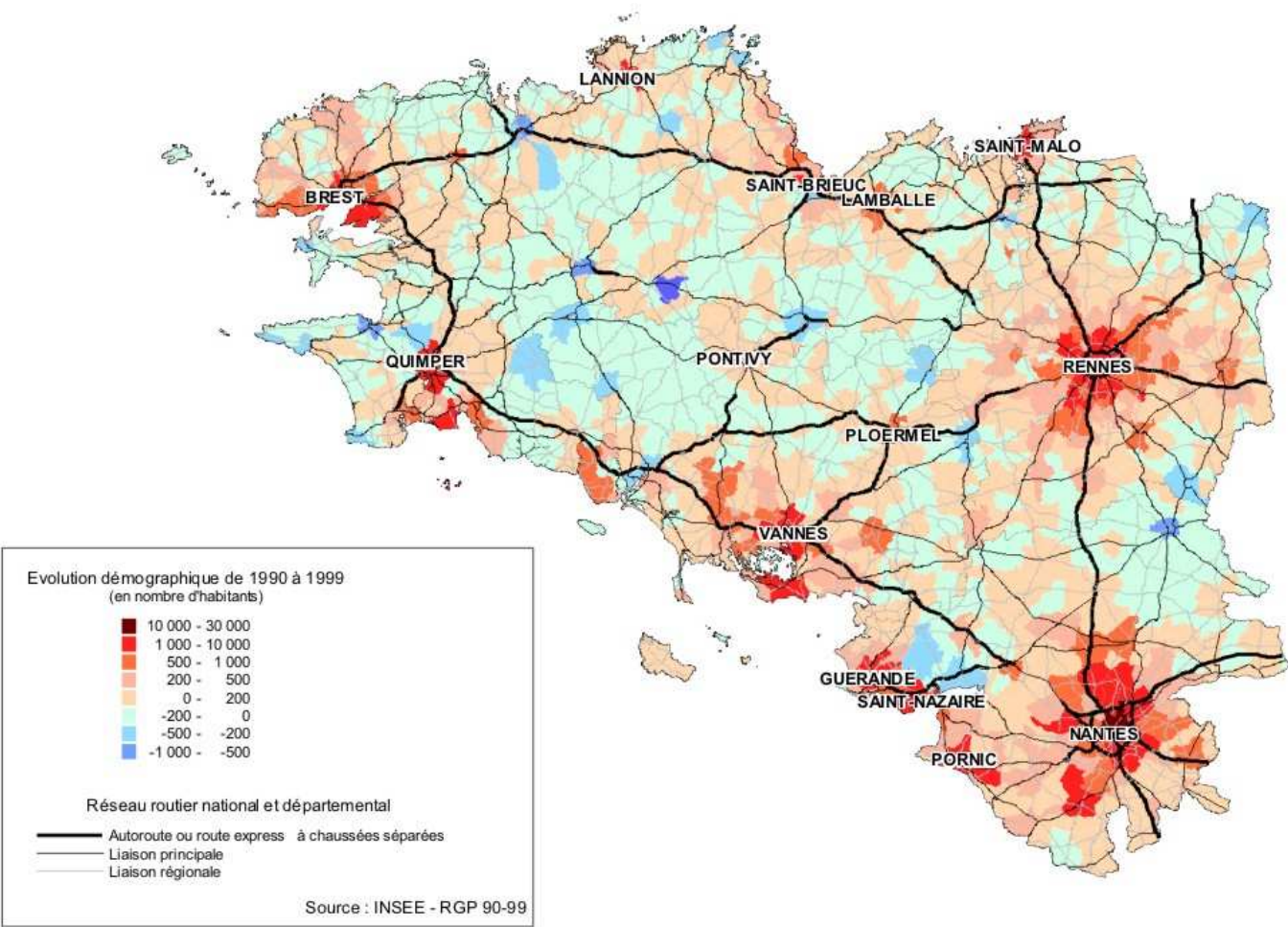
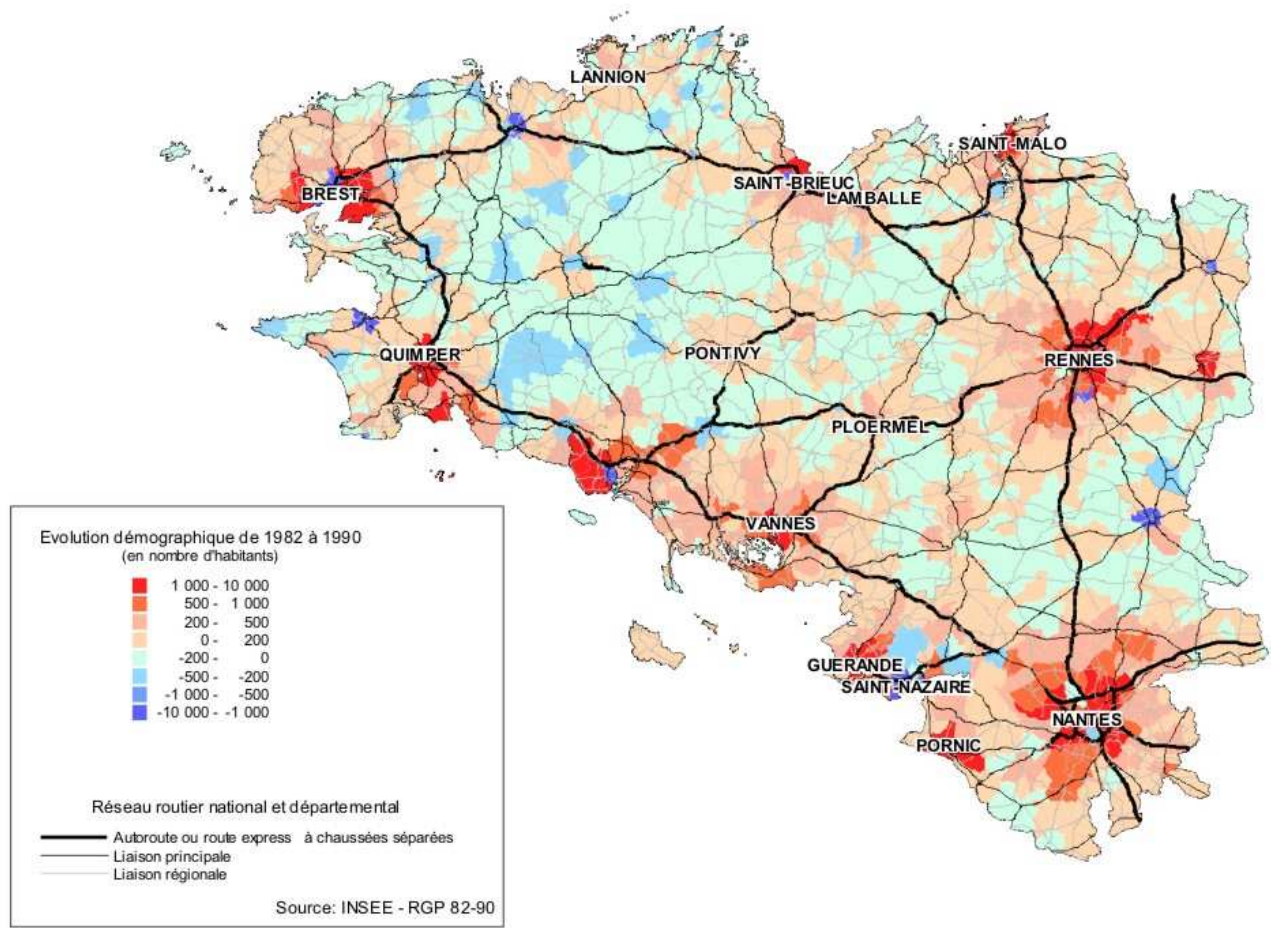
L'aire d'influence de la RN 137

La RN 137 a vocation à desservir la zone située entre la côte malouine et la capitale régionale bretonne. La RN 137 Nord s'inscrit dans le prolongement de l'axe Rennes – Nantes (RN 137 Sud).

Démographie

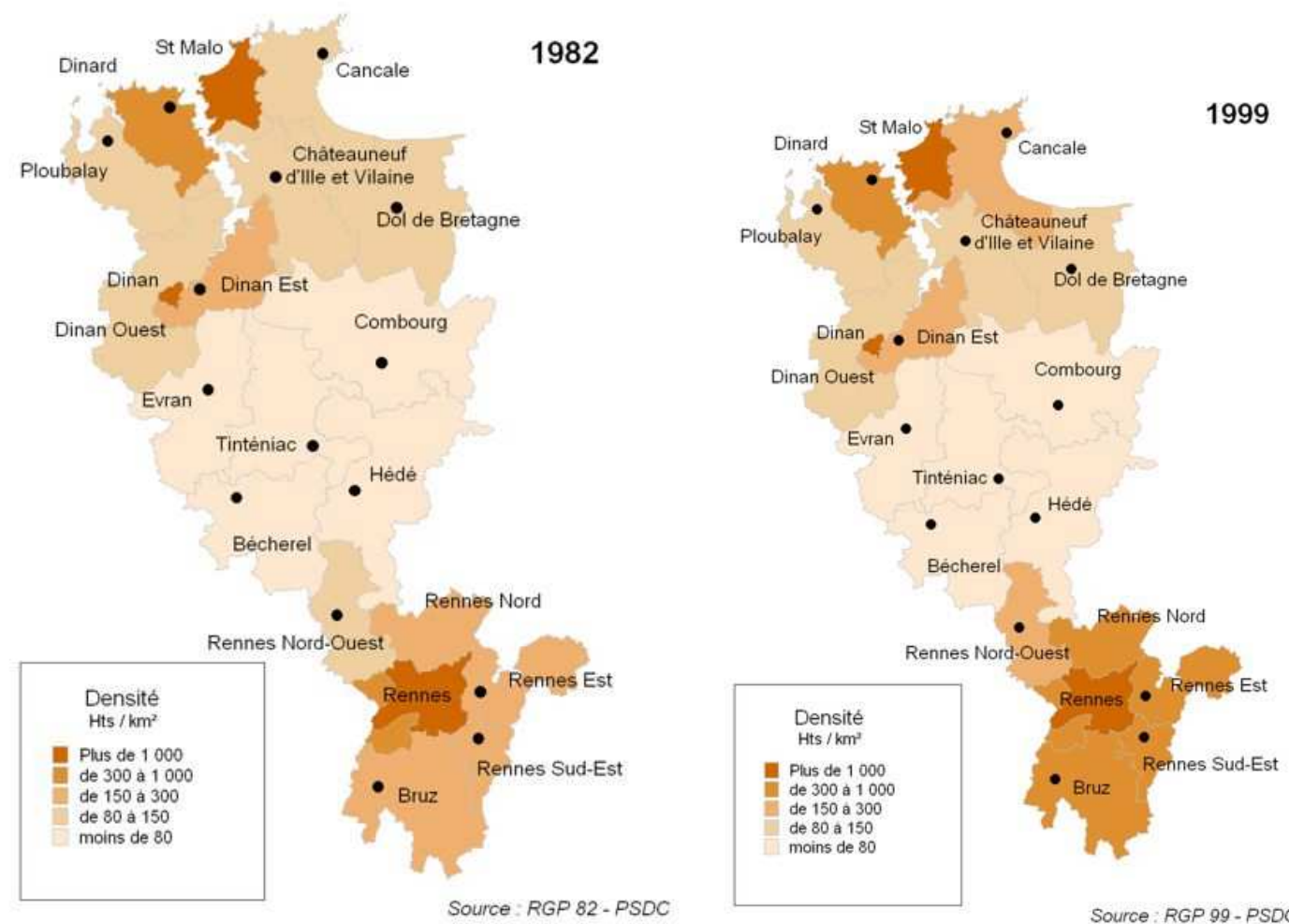
Lors du recensement de 1982, la zone d'étude réunissait 456 000 habitants parmi lesquels plus de la moitié résidait sur la seule agglomération de Rennes (234 000 hbts). Trois autres agglomérations sont peuplées de plus de 5 000 habitants : St Malo (46 400), Dinan (23 600) et Dinard (15 800). Les villes de Combourg et Dol (environ 4 700 habitants chacune) complètent la liste des pôles d'attraction secondaires de la zone. Au sein de cette zone d'influence, deux profils se distinguent : l'un plus urbanisé, avec une densité assez élevée autour des zones d'emplois urbanisées (St Malo - Dinard, Rennes) et l'autre plus rural (Combourg, Hédé, Tinténiac). La RN 137 est majoritairement concernée par cette zone rurale à l'exception de ses extrémités.

Une démographie en pointe, avec une population évaluée en 1982 à 16% de la population bretonne, qui croit constamment, et dont le taux de variation depuis cette date est deux fois supérieur à celui de la Bretagne (+ 8,6 % de variation sur l'aire d'influence de la RN 137 contre + 4,0 % pour la Bretagne et + 3,4 % pour la France sur la période inter-censitaire 1990-1999). Ce dynamisme démographique est alimenté à raison de 75% par un accroissement naturel et 25 % par un solde migratoire.

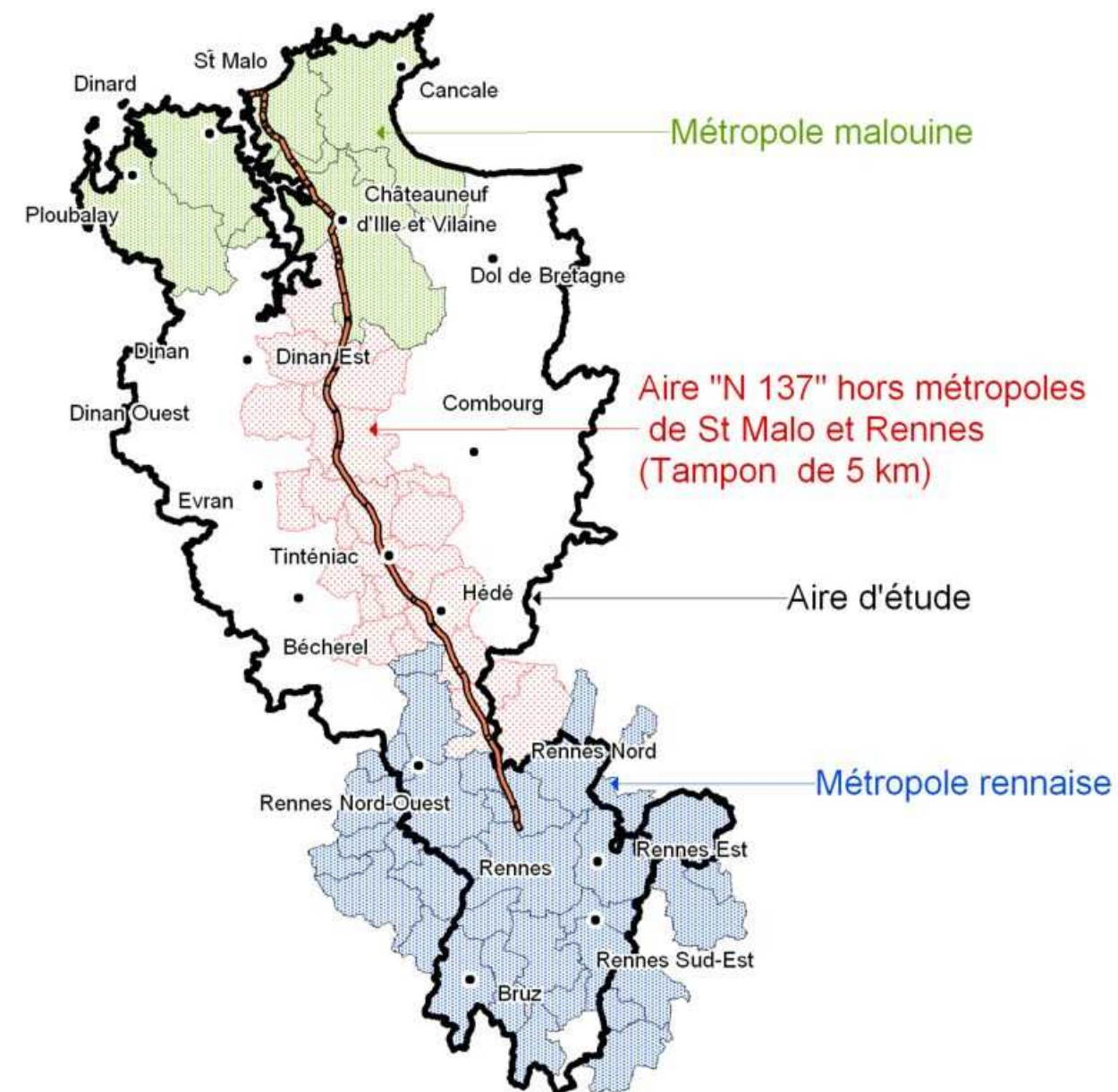


L'aire "RN137" comprend les cantons traversés par la RN 137 de St Malo à Rennes, élargis aux cantons voisins:

- Dans le département des côtes d'Armor:
Ville de Dinan / Dinan Est et Ouest / Evran / Ploubalay
- Dans le département d'Ile et Vilaine:
Bécherel / Cancale / Châteauneuf d'Ile et Vilaine / Combourg / Dinard / Dol de Bretagne / Hédé / Ville de Rennes et ensemble des cantons de Rennes / Ville de St Malo et canton de St Malo sud / Tinténiac

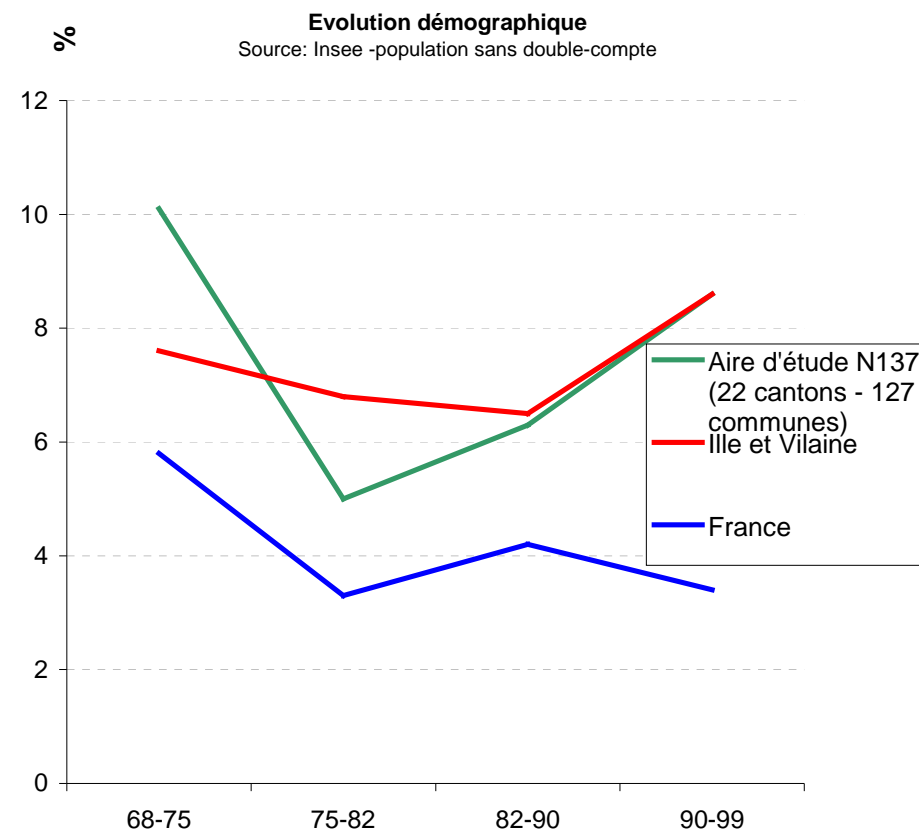


L'évolution de la population témoigne d'un renforcement autour des pôles d'attraction. La zone d'emploi de Saint Malo (7 cantons parmi lesquels, Cancale, Dinard, Dol de Bretagne) a connu une forte augmentation de sa population entre 1982 et 1990, fruit d'importants afflux migratoires. Elle est la deuxième zone d'emploi de la Bretagne en densité de population.



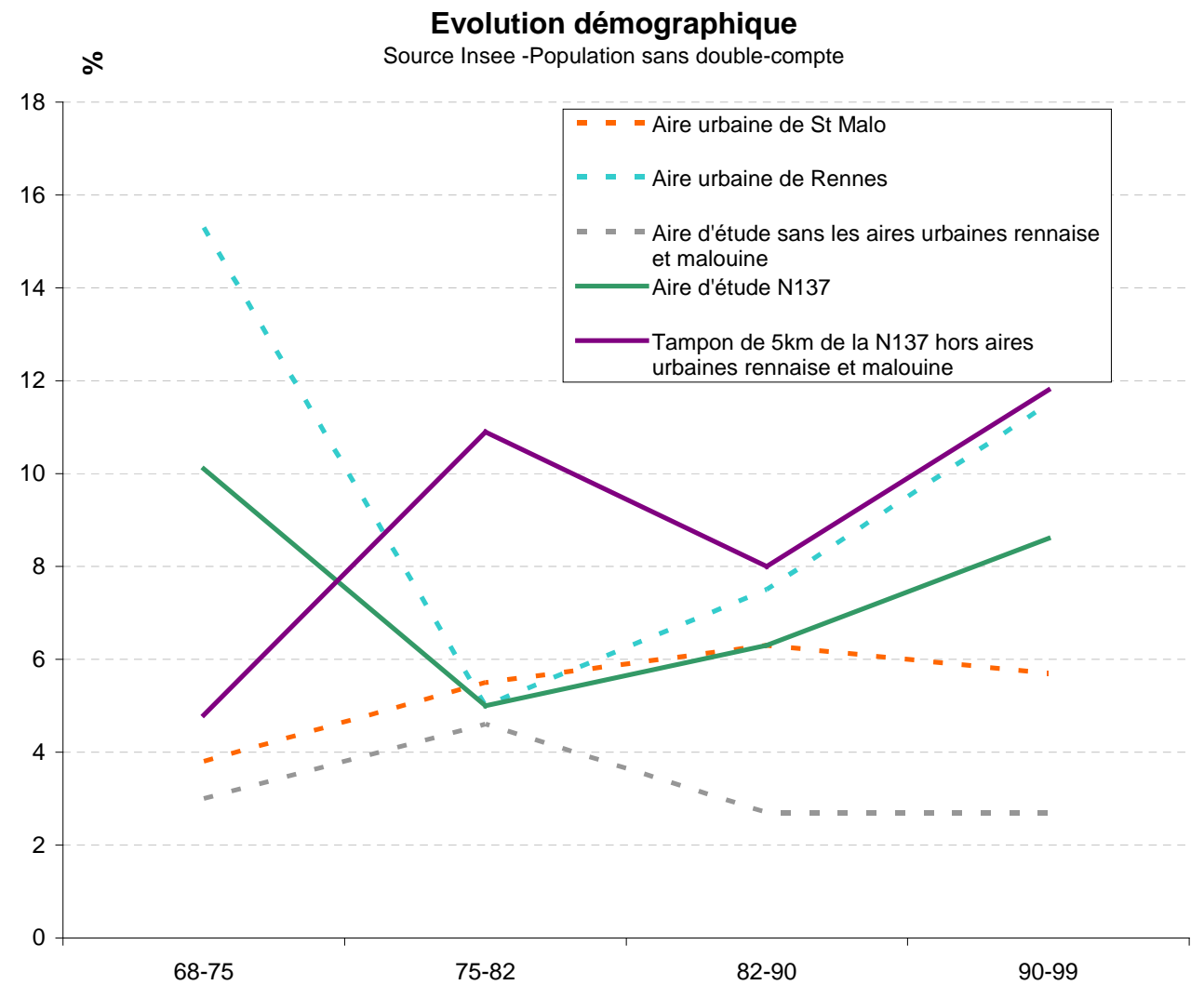
Les analyses s'appuient sur le découpage présenté ci-dessus.

- ❑ L'aire urbaine de St Malo compte 6 cantons – 32 communes.
- ❑ L'aire urbaine de Rennes compte 7 cantons – 22 communes.
- ❑ L'aire d'étude sans les aires urbaines rennaise et malouine compte 9 cantons – 76 communes.
- ❑ L'aire d'étude N 137 compte 22 cantons – 127 communes.
- ❑ Les communes hors métropoles de St Malo et Rennes situées dans un tampon de 5 km de la N 137.



Entre 1968 et 1999, la population bretonne a connu une progression identique à celle du pays soit +17,7%. Elle est de +32,9% pour l'Ille et Vilaine, +33,5 % pour l'aire d'étude et +40,3 % pour la bande de 10 km de large (hors aires urbaines malouine et rennaise) intégrant la N137, soit quasiment autant que Rennes et ses alentours (+45,1%).

Au cours de la dernière période inter-censitaire (90-99), l'aire intégrant les communes situées dans un fuseau de 5 km de part et d'autre de la N 137 (hors aires urbaines malouine et rennaise) a connu une forte croissance démographique (+11,8%) supérieure à celle de l'agglomération rennaise (+11,5%), témoignant de son attractivité.



On observe une évolution disparate au sein de l'aire d'étude. Ainsi à partir de 1975, l'évolution démographique la plus forte n'est plus sur la métropole rennaise mais sur la zone interurbaine constituée par un tampon de 5 km de part et d'autre de la N 137. Cette zone connaît le même essor démographique que la métropole rennaise de 1990 à 1999, témoignant du rôle joué par l'infrastructure en terme d'attractivité : la part due au solde migratoire est de 71 % entre 82 et 90 et de 70 % entre 90 et 99.

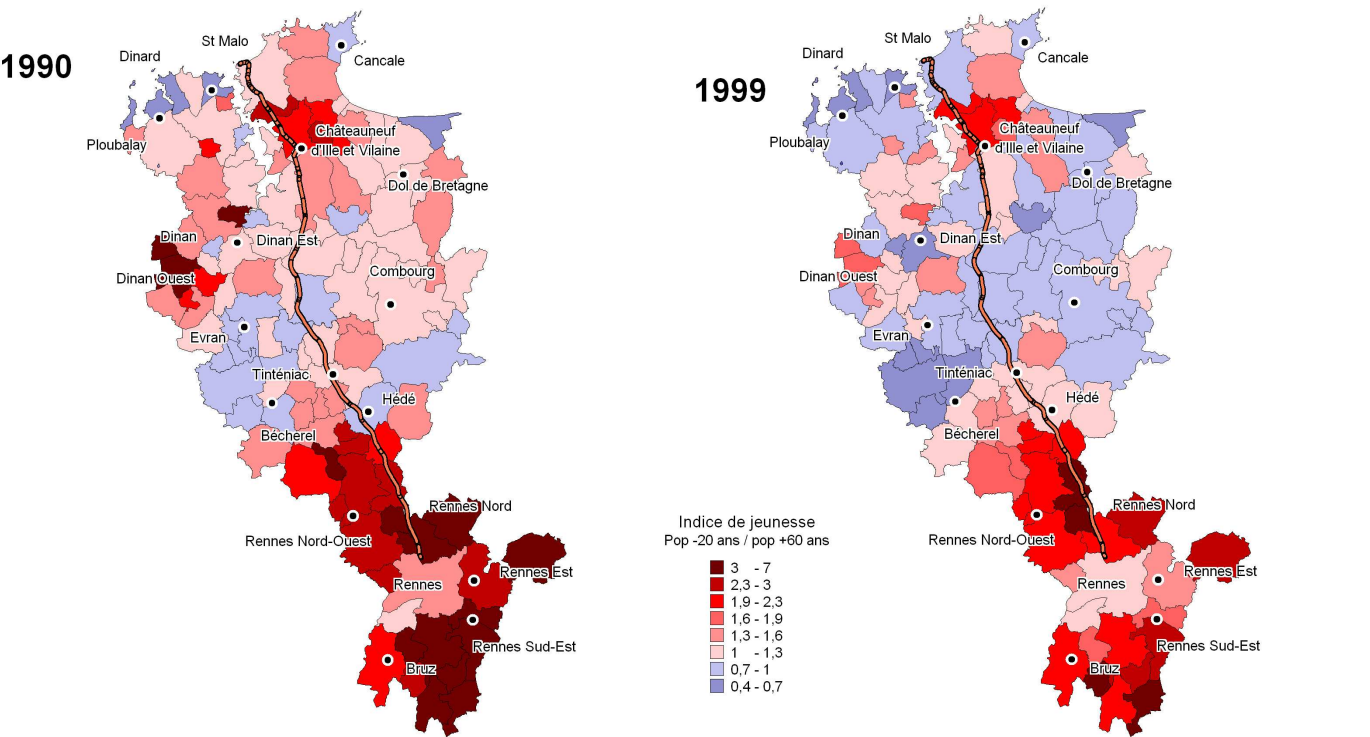
La métropole malouine connaît quand à elle une évolution démographique plus modérée voisine de +3% entre les périodes inter-censitaires.

Tendances d'évolutions 1999 – 2005

Taux d'évolution annuel moyen calculé sur la période 1999-2005 à partir des données INSEE	
Bretagne	0,73%
Dépt 35	1,02%
Zone tampon sans les extre	0,49%
Aire urbaine de Saint Malo	0,21%
Aire urbaine de Rennes	0,56%
France	0,58%
Commune de St Malo	-0,54%
Commune de Rennes	0,17%

Les données ci-contre illustrent un dynamisme démographique breton avec une position favorable du département de l'Ille et Vilaine au cours de cette dernière période. L'aire urbaine de Rennes connaît une évolution positive proche de la moyenne nationale mais plus modérée sur la commune de Rennes témoignant d'un développement péri-urbain. Ce phénomène se constate sur l'aire urbaine malouine qui affiche un taux de -0,54% quand la commune de St Malo accuse un taux négatif de -0,54%. La zone tampon (hors aires urbaines rennaise et malouine) avec +0,49% de population supplémentaire chaque année bénéficie probablement d'une « péri-urbanisation de seconde couronne » autour des deux agglomérations.

Indice de jeunesse sur l'aire d'étude de la RN 137 Nord



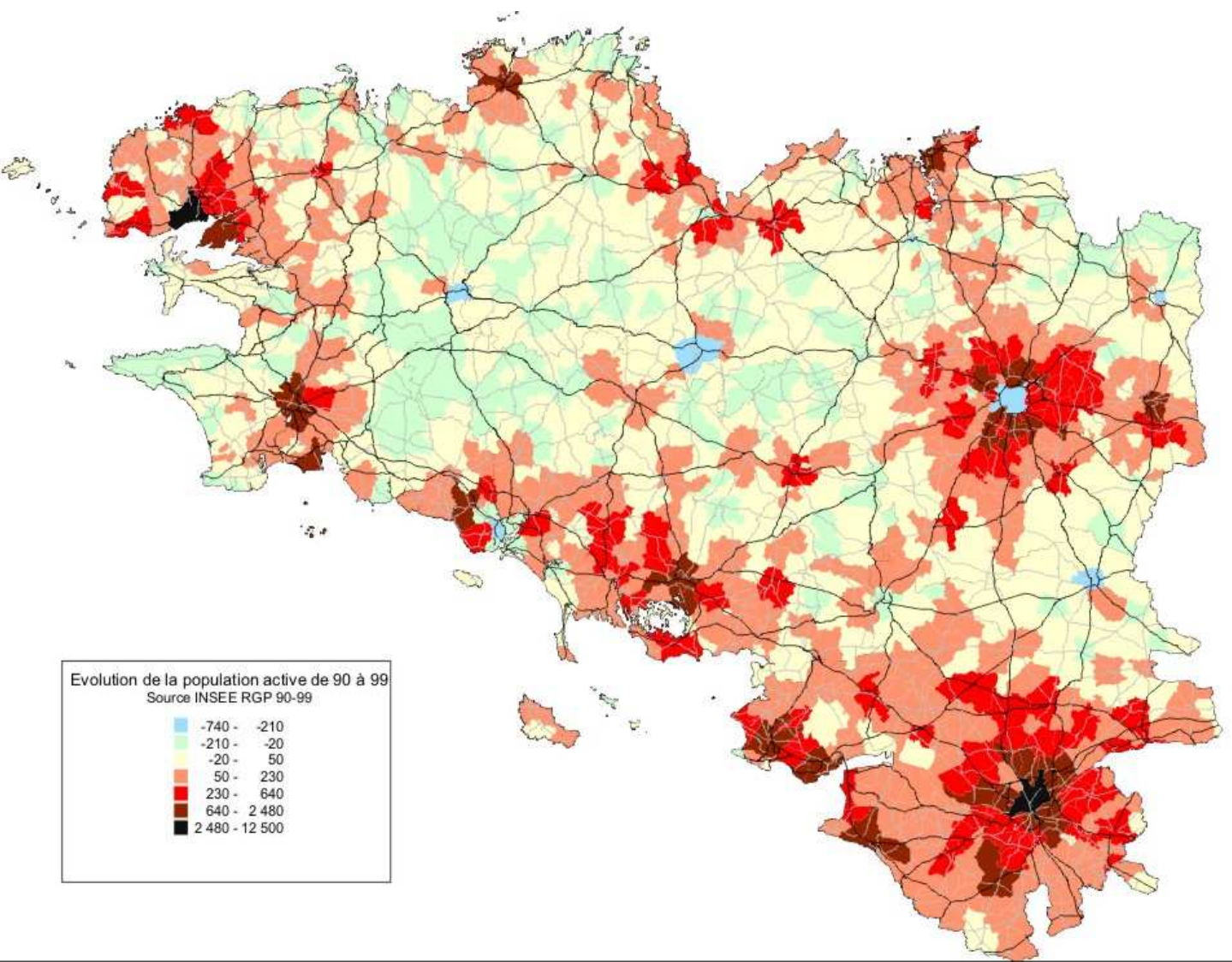
Source: RP 90 exhaustif et RP 99 exploitation principale

Indices de jeunesse sur l’aire d’étude de la RN 137 (Source : INSEE RP 90, 99)

L’indice de jeunesse traduit le rapport de la population de moins de 20 ans sur la population de plus de 60 ans. L’installation de jeunes ménages en périphérie de la métropole rennaise dans les années 80 a conduit à un taux de jeunesse très élevé. Ce phénomène a ensuite connu un tassement avec néanmoins un indice de jeunesse qui élevé autour des grands pôles d’attraction mais en deuxième couronne cette fois-ci, la pression foncière conjuguée à l’amélioration des conditions de déplacements y contribuant certainement. Sur la côte malouine, les jeunes adultes quittent la zone pour exercer une activité professionnelle ou poursuivre des études supérieures. Les retours s’ils commencent à partir de 25 ans accompagnés d’enfants, sont plus massifs après 50 ans. L’importance de ces mouvements migratoires contribue à un certain déséquilibre de la pyramide des âges.

Les données postérieures à 1999 fournies par les recensements complémentaires ne permettent pas d’établir les tendances d’évolution de l’indice de jeunesse.

Population active et mobilité



L'évolution du nombre d'actifs en Bretagne entre 1990 et 1999, montre que ceux-ci augmentent autour des grandes agglomérations, à proximité du littoral et le long des grands axes routiers (Brest – Quimper, Lorient – Vannes – Nantes, St Malo – Rennes – Nantes, Rennes – Laval, Rennes – Lorient et Vannes – Rennes via Ploërmel ou Redon). A cela, évidemment les infrastructures de transport contribuent ainsi qu'à l'implantation d'activités commerciales et industrielles.

A l'inverse, les actifs sont de moins en moins nombreux dans le centre Bretagne qui ne dispose pas à cette époque d'axe structurant est-ouest. Ainsi Carhaix, Loudéac voient leur nombre d'actifs diminuer. Il convient également de corréler ces données au vieillissement de la population dans cette zone.

Le phénomène de péri-urbanisation, le développement des transports en commun, le prix du foncier à Rennes renforcent la migration des actifs à l'extérieur de la ville centre.

Concernant la RN 137, le nombre d'actifs augmente le long de l'axe entre les deux pôles majeurs - Rennes et St Malo.

La motorisation des ménages a grandement contribué à l'augmentation de trafic sur la RN 137. Elle résulte notamment de l'accroissement de la mobilité et aussi de l'évolution de la structure des ménages qui sont plus nombreux à compter des femmes ayant un emploi (le tableau ci-après illustre cette tendance); le besoin d'un deuxième véhicule s'exprime alors.

Comme en France le taux d'activité féminin de la zone d'étude a augmenté de 1982 à 1999 pour avoisiner 51,9 % alors que dans le même temps, le taux d'activité (56,0% en 1982) enregistre une légère baisse en 1990 (55,0%) pour atteindre un taux de 57 % en 1999 (55% pour la France et 52,5 % pour la Bretagne)

La hausse du nombre de véhicules par ménage autour des agglomérations de Rennes et St Malo tracent un premier contour de l'attraction de ces villes. La RN 137 assure ainsi de nombreux échanges domicile-travail en milieu péri-urbain, sources d'encombres aux heures de pointes.

Taux d'activité féminin	1982	1990	1999	Evol. 82-99
Communes situées à 5 km maximum de la N 137 (hors aires urbaines de St Malo et Rennes)	44,9 %	46,9 %	51,9 %	+7,0
Bretagne	43,0 %	44,7 %	46,3 %	+3,3
France métropolitaine	43,8 %	46,7 %	48,7 %	+4,9

Les récentes données fournies par l'INSEE (postérieures à 1999) dressent le constat que désormais 70% des salariés bretons travaillent en dehors de leur commune de résidence alors qu'ils étaient 62% en 1999. Aujourd'hui plus de la moitié des salariés bretons ayant un emploi hors de leur commune de résidence effectuent un trajet de plus de 14 km soit 2 km de plus qu'en France.

Economie

L'**économie**, essentiellement tournée vers l'industrie électronique, la télécommunication, la biotechnologie, l'automobile sur le pôle rennais connaît en outre un essor du milieu tertiaire. Sur le pôle malouin, c'est évidemment l'activité maritime (pêche, commerce, plaisance, tourisme) qui prédomine. L'activité électronique y est également présente. En revanche, les industries agro-alimentaires n'occupent qu'une modeste place malgré la notoriété légumière de la zone.

Une aire bipolaire : L'influence prépondérante de Rennes ressort à travers son poids démographique et l'importance en nombre et en effectifs des activités de l'agglomération. En 1988, celle-ci compte en effet 251 établissements industriels de plus de 10 salariés dont 28 établissements de plus de 100 salariés parmi lesquels il faut évidemment retenir Citroën (13 050 emplois) qui renforce son pouvoir d'attraction par l'installation de sous-traitants, Ouest-France (1 920 emplois), le plus fort tirage des journaux quotidiens en France, mais aussi Massiot-Philips (matériel de radiologie, 1 050 emplois), Airélec (matériel de chauffage électrique, 600 personnes) et SGS (composants électroniques, 505 personnes). On signalera encore la présence de Pinault, numéro 1 français du commerce et de la transformation du bois, également présent à St Malo.

Effets attendus :

L'aménagement général de la RN 137 va se traduire par une amélioration des échanges entre les pays de St Malo et Dinan et ceux de Rennes et de l'au delà. Cela constituera un progrès du point de vue des activités existantes, confortées dans leur stratégie de développement. Cela représentera aussi un argument supplémentaire pour la création et l'extension d'activités nouvelles, mais il dépendra pour une large part des collectivités territoriales, régionales ou locales, d'en obtenir toute la quintessence.

1. Le milieu agricole

Effets attendus :

- Outre les effets liés à l'emprise de l'aménagement (réduction des surfaces agricoles, modification des structures d'exploitation, coupure) que la mise en voie express amplifie, il y a surtout lieu de mettre en avant :
- ❑ L'amélioration des conditions d'approvisionnement (depuis St Malo) en provendes (vracs secs) destinés à répondre aux besoins des éleveurs locaux, en complément des céréales (les effets sur l'hinterland ne devraient cependant pas être spectaculaires) ;
 - ❑ Le recul des risques d'accidents mettant en cause des engins agricoles et des manœuvres plus aisées pour eux sur l'itinéraire ancien ;
 - ❑ Dans une certaine mesure, les facilités d'évacuation vers Rennes et Rungis des productions de la « ceinture dorée » (choux-fleurs, artichauts, pommes de terre principalement), l'itinéraire dominant pouvant basculer au profit de la RN 137.

Effets observés :

Il est difficile d'appréhender outre l'impact immédiat sur les exploitations directement concernées par le tracé de la 2x2 voies, les bénéfices ou inconvénients que peut en tirer la profession agricole. En isolant les trafics des véhicules lents (notamment les engins agricoles) des autres, la mise à 2x2 voies offre un gain de sécurité et facilite les manœuvres des véhicules lents qui profitent alors d'un trafic réduit sur l'ancien tracé ou les voies de rétablissement.

2. Le tissu industriel et tertiaire :

- ❑ Zones d'activités :

Effets attendus :

- L'incidence la plus frappante de l'aménagement, manifeste dès la fin des années 80, est la demande de création ou d'extension de zones d'activités par les collectivités locales traversées par le tracé de la future RN 137. On trouvait pratiquement un projet, plus ou moins ambitieux par commune. Cette demande était généralement soutenue par celle d'industriels désireux d'avoir vitrine sur route et accès commode, mais pour les mêmes raisons, elle touchait également des activités commerciales, à l'instar de celles déjà nombreuses qui jouxaient le tracé initial. Il n'était pas dit toutefois que les terrains alors mis en vente trouveraient rapidement preneurs : le succès de leur commercialisation dépendait pour une bonne part des aptitudes de la ou des collectivités à répondre aux conditions de plus en plus strictes requises par la demande. En outre se posait la question du devenir des zones implantées en bordure du tracé actuel et qui n'étaient pas directement raccordées au tracé neuf.
- Pour être la plus efficace, la création ou l'extension des zones d'activités ne devait donc pas être envisagée isolément mais être intégrée à une politique d'aménagement d'ensemble, au besoin et de préférence en faisant jouer la solidarité intercommunale.
- Les entreprises de la zone d'étude attendaient une amélioration de l'accessibilité le long de la RN 137 tant depuis, que vers Rennes (notamment aéroport et gare SNCF).
- Les entreprises entendaient également tirer profit de l'amélioration de l'image de la zone d'étude grâce à un réseau à 4 voies.
- Les échanges entre les professionnels malouins de la plaisance et les principaux constructeurs européens localisés en Vendée (Bénéteau, Jeanneau) devaient aussi être facilités.

Effets observés :

Déjà moteur dans les années 80, le rôle de vitrine joué par l'infrastructure apparaissait parmi les effets attendus de la mise à 2x2 voies de la N 137 dans le dossier de classement. Il est aujourd'hui une composante à part entière des caractéristiques de la N 137 comme toutes les autres RN.

La volonté des entreprises à s'afficher sur les voies de communication à grande circulation peut être considérée comme allant à l'encontre d'un objectif d'intégration dans le paysage.



Les échangeurs sont rapidement devenus une des clés du développement avec un développement des zones d'activités commerciales et industrielles.

Ainsi, dès 1988, le Conseil Général d'Ille et Vilaine soutenait le développement des zones d'activités intercommunales à partage de taxe professionnelle au nombre de 2 sur la N 137 nord :

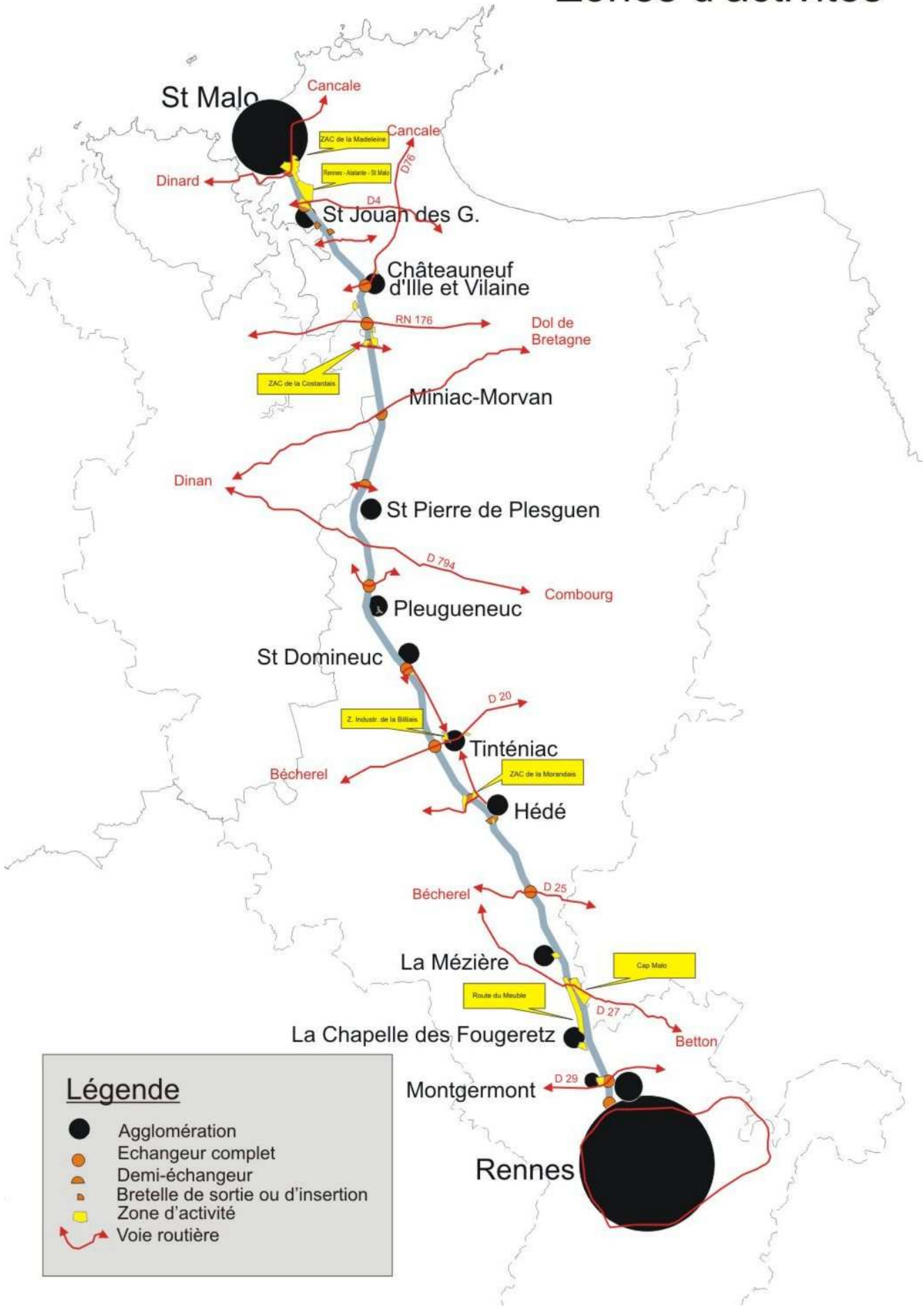
- Zone de la Costardais à Miniac-Morvan au carrefour des N 137 et N 176 actuelle (Dinan – Dol).
- L'attractivité de cette zone était liée à la proximité de Saint Malo et la possibilité d'accès rapide depuis des axes structurants supportant des trafics respectifs de l'ordre de 4000 véhicules/jour et 8000 véhicules jours,
- Zone de la Morandais à Tinténiaac dont le développement est alors conditionné par la présence d'un accès direct à la RN 137 vers Rennes et St Malo. Elle est plus éloignée de Rennes (une vingtaine de kilomètres) que la Z.A. de la Costardais l'est de St Malo (une dizaine de kilomètres).

En outre on pourra citer une autre zone d'activité intercommunale au croisement des RD 27 et RN 137.



Ci-dessus l'échangeur de St Jouan des Guérets illustre bien le rôle joué par les infrastructures en terme de développement économique avec l'implantation de vastes surfaces commerciales.

RN 137 Nord Zones d'activités



Les acteurs locaux ont exprimé le souhait d’avoir des échangeurs complets considérés comme indispensables au bon développement des zones d’activités.

Depuis les zones d’activités ont connu des évolutions différentes. Les zones d’activités intercommunales sont celles qui ont connu le plus fort développement.

Les zones d’activités périphériques aux métropoles malouine et rennaises sont évidemment celles qui ont connu le plus fort développement de part la zone de chalandise et les infrastructures de déplacement dont elles bénéficient.

Les projets tels que la zone Rennes-Atalante-St Malo dédiée aux biotechnologies marines et aux techniques d’information et de communication à l’entrée sud de St Malo sur un site de 70 hectares y émergent. La Métropole Rennaise accueille quant à elle le projet Cap Malo, complexe commercial et ludique sur 70 hectares. Ce projet greffé sur la N 137 s’affiche comme le pendant de la « Route du Meuble », premier axe commercial du département regroupant 63 enseignes pour l’équipement de la maison soit 48 000 m² de surfaces commerciales qui s’étirent sur 10 km entre Montgermont et la Mézière sur l’ancien tracé de la N 137. Cette zone qualifiée de « véritable vitrine » par le Val d’Ille (Intercommunalité comprenant notamment les communes de Vignoc, Mélesse et la Mézière) a connu une moindre fréquentation depuis la création de la 2x2 voies.

La zone d’activités intercommunale de la Costardais a bénéficié de la présence d’un demi-échangeur et d’un carrefour stratégique avec un échangeur complet dans son environnement proche. Outre ses facilité d’accès, elle a également profité d’une vitrine sur les N 137 et l’actuelle N 176.

La zone d’activité de la Morandais se développe également, bien qu’elle ne soit directement desservie que par un demi-échangeur. Les zones d’activités voisines de Hédé et de Tinténiaic (Zone industrielle de la Billiais) connaissent quant à elles une activité constante.

Commerce de proximité

Le dossier de classement en voie express prévoyait les effets suivants :

- Certains petits commerces ou moyennes surfaces devaient en partie être pénalisés par l’amélioration de l’accès aux magasins à grande surface de Rennes ou de St Malo, accessoirement de Dinan.
- D’autres situés sur l’itinéraire initial devaient être affectés par la baisse de la clientèle de passage (cas principalement de la petite hôtellerie-restauration et des stations-service).

Effets attendus :

- ❑ Effets à court terme négatifs mais limités pour certains commerces riverains de la RN 137 actuelle dans les communes soumises à une baisse du trafic de passage. Mises en valeur possibles à Hédé, Tinténiaic, St Domineuc, Pleugueneuc pouvant inverser rapidement les effets négatifs initiaux.

Effets observés :

On assiste à un renforcement de la polarisation exercée par Rennes et St Malo. L’équipement commercial, les services, l’emploi, les études sont autant de motif d’évasion pour la population de l’aire d’étude. Les pays concernés s’emploient à maintenir une offre commerciale pour les résidents au travers de schémas de développement commercial afin d’assurer un équilibre territorial.

3. La filière pêche et la RN 137

Il n’existe pas en France d’obligation de passage en criée des produits de la pêche débarqués. Ainsi on peut observer des écarts conséquents notamment pour le port de St Malo entre les quantités débarquées et les quantités mises en vente (en criée). A Saint Malo, c’est l’activité de deux navires de pêche industrielle de la Compagnie des Pêches (Comapêche) qui permet de comprendre le niveau très élevé des débarquements. Ainsi en 2002, la pêche industrielle représentait 76 % (15 303 T – source DPMA) du tonnage débarqué au port de St Malo.

Le port de St Malo est le point de débarquement des pêches du Vivier-sur-mer, Cancale, Dinard, St Briac-sur-mer et St Malo.

La situation en 1988 :

Le dossier de classement en voie express indique que le port de St Malo a produit 5 900 tonnes de pêche fraîche (à la criée) et 4 100 tonnes de pêche hauturière (morue), celui de Cancale, 440. Si l’on part de l’hypothèse que 20% du poids brut global de la marchandise disparaît dans les opérations de mareyage (éviscération, étêtage, filetage...) et si l’on considère qu’environ les ¾ des produits commercialisés sont évacués par la RN 137, alors on constate que plus de 6 000 tonnes de ces produits transitent sur cet axe à destination de Rennes ou au delà. Ces productions sont complétées, à l’initiative des transitaires locaux, par des lots importés d’Espagne, de Vendée et de la Côte sud-Bretonne. D’après le Comité d’Expansion Economique et Sociale de l’Arrondissement de St Malo (CESAM), ces poissons et crustacés qui sont acheminés, représentent approximativement 10 000 tonnes transportées. A raison d’une quinzaine de tonnes par unité, on estime par conséquent à environ 1 500 (750 x 2) le nombre de navettes annuelles de poids lourds entre les ports de pêche et la région rennaise et au delà.



Ce chiffre apparaît relativement faible, il est à la mesure de l’importance somme toute modeste de l’activité pêche de St Malo depuis le déclin des terre-neuvas. Il convient surtout de mettre l’accent sur la très forte sensibilité du fret considéré à la qualité de l’infrastructure routière, qui correspond au seul mode de transport aujourd’hui utilisé. Or cette infrastructure est inadaptée spécialement au cours des mois d’été durant lesquels le trafic moyen est majoré de 30 % et le trafic hivernal de 60 % en rase campagne.

Le quartier des affaires maritimes de St Malo constitue un centre de premier plan de cultures marines. Les réputations de l’ostréiculture à Cancale comme de la Mytiliculture au Vivier-sur-mer ne sont plus à faire.

Dans le domaine des moules, la zone du Vivier-Cherrueix offre chaque année 8 000 à 10 000 tonnes (et même 11 000 durant la saison 88-89) représentant jusqu’à 20% de la production nationale. Après le sensible recul de l’activité dans l’estuaire de la Vilaine, dans les années 70, le pôle du Vivier est devenu le principal centre régional de moules d’élevage au point de concentrer désormais plus du tiers de la production régionale. Ces produits sont évidemment largement expédiés via la RN 137 mais le naissain (constitué des espèces les plus jeunes) provient essentiellement du littoral vendéen ou charentais et se trouve donc aussi acheminé par ce même axe. La baie de l’Arguenon contribue également à une petite production.

La commercialisation des huîtres creuses atteint pour sa part 2 400 tonnes, celle des huîtres plates, 300 tonnes environ. Là encore, ce sont les côtes vendéennes ou charentaises qui desservent les parcs d’élevage en naissain de creuse c’est à dire en matière première appelée à y grossir 18 mois avant d’être commercialisée. Cancale constituait traditionnellement, avec Pénérf dans le Golfe du Morbihan, le principal producteur breton d’huîtres creuses. Cette prééminence momentanément éclipsée par l’épizootie qui avait frappé les centres bretons de production d’huîtres plates et les avait contraints à produire de la creuse à la charnière des années 70 et 80 devrait de nouveau s’affirmer à la faveur d’une certaine reprise d’activité du marché de la plate.

Au total, compte-tenu des transports entre les centres de captage, demi-élevage et élevage de ces produits, le transit annuel via la RN 137 entre Rennes et St Malo a été évalué à 8 000 tonnes de moules et à 5 400 tonnes d’huîtres (chiffres communiqués par le Comité d’Expansion Economique et Social de l’Arrondissement de St Malo)

Effets attendus :

- ❑ Pêche :
L’amélioration de la qualité de circulation sur route et à l’occasion la suppression des contraintes perturbant l’organisation de la distribution, en particulier la résorption des bouchons en période estivale (St Domineux, Tinténiaç), Montgerval-Hédé), permettront **d’atteindre les marchés de gros et de détail dans de meilleures conditions de rapidité et de fiabilité d’horaires**, ce qui est essentiel pour l’acheminement des produits de marée. Cette évolution est le corollaire nécessaire de l’agrandissement du port de pêche prévu pour faire progresser à 8 000 T le trafic annuel en pêche fraîche.
De la mise à 4 voies route express de l’axe Rennes –St Malo résultera une **diminution des coûts directs de transport imputables aux dépenses de carburant et au « temps improductif »**. La variation due à l’usure-entretien des véhicules est négligeable. L’économie annuelle qui se dégagera en faveur de l’activité pêche proprement dite est calculée sur 1 500 mouvements de poids lourds (2 sens de circulation) se déplaçant sur l’intégralité du trajet St Malo – Rennes.
Il en résultera encore et surtout une modification des rapports de concurrence entre les produits de la pêche fraîche locale et ceux des autres ports sur les grandes places régionales ou nationales : les deux transporteurs qui se partagent l’essentiel de la marée malouine pourront notamment accéder plus tôt à ces marchés et ainsi minimiser sinon éviter l’attente au déchargement des produits
- ❑ Bien que n’étant pas nécessairement tributaires de la totalité du parcours, ostréiculteurs et mytiliculteurs de la baie du Mont Saint Michel ou celle de l’Arguenon utilisent au moins en partie et occasionnellement le tracé Rennes – St Malo. Un professionnel de la section Bretagne-Nord du Comité Interprofessionnel, a évalué à plus de 13 000 tonnes les tonnages transitant sur tout ou partie de la RN 137 dans des camions de diverses tailles. Au gain consécutif à la mise à 2x2 voies express imputable à ces véhicules, il conviendra d’ajouter celui inhérent aux navettes VP des professionnels qui très souvent disposent de parcs en bordure à la fois de la Manche et de l’Atlantique. On notera que les ostréiculteurs réalisent la moitié de leur chiffre d’affaires annuel entre les mois de janvier, c’est à dire en période de fraîcheur climatique, de bas trafic et de conditions de circulation de ce fait à priori plus favorables – la RN 137 n’est pas soumise aux barrières de dégel. L’incidence de la mise à 4 voies sera moindre que pour les moules, produits dont la commercialisation est plus étalée dans l’année, et qui sont très réfractaires aux pointes de chaleur en raison de leur grande capacité à fixer les bactéries.

Situation observée (2001)

Les activités maritimes en Ile-et-Vilaine concernent deux secteurs essentiels : la pêche maritime et la conchyliculture. Concernant la pêche maritime, le tonnage traité à la criée de Saint-Malo, en 2001, est de 1 861 tonnes. Pour le port de Cancale, le tonnage est de 535 tonnes. La production de coquilles saint-jacques est la principale production passant sous criée. La conchyliculture concerne deux zones : la baie du Mont-Saint-Michel, avec la baie de Cancale consacrée à l'ostréiculture et la zone du Vivier-sur-Mer consacrée à la mytiliculture ; l'estuaire de la Rance, qui possède de multiples petits gisements de coquillages naturels. En 2001, 10 000 tonnes de moules ont été produites, 3 500 d'huîtres creuses et 1 000 d'huîtres plates. Au total, 166 navires de pêche exercent sur l'Ile-et-Vilaine, pour 1 082 marins. Les périodes de regain d'activité se situent en périodes de fêtes de fin d'année avec une plus forte demande des consommateurs, et également en période estivale pour le niveau local.

En 2002, St Malo avec 20 172 tonnes de quantités débarquées se hisse au 2^{ème} rang des ports de pêche bretons juste derrière Concarneau (20 212 tonnes). Il figure au 3^{ème} rang des ports métropolitains (1^{er} : Boulogne sur mer)
Sur les 20 172 tonnes débarquées (d’une valeur d’environ 20 millions d’euros) seules 2 264 tonnes passent en criée. Ainsi, le tonnage débarqué illustre mieux l’activité de la filière pêche que le tonnage sous criée. La N137 joue donc un rôle déterminant dans l’acheminement des produits de la pêche.

4. Port de commerce et RN 137

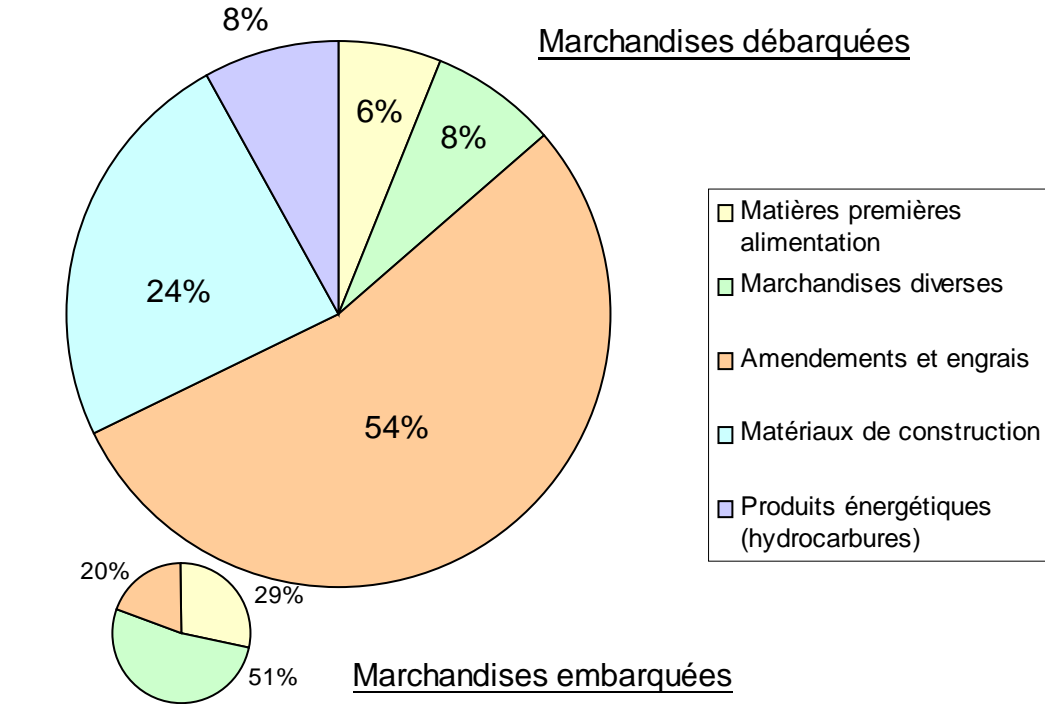
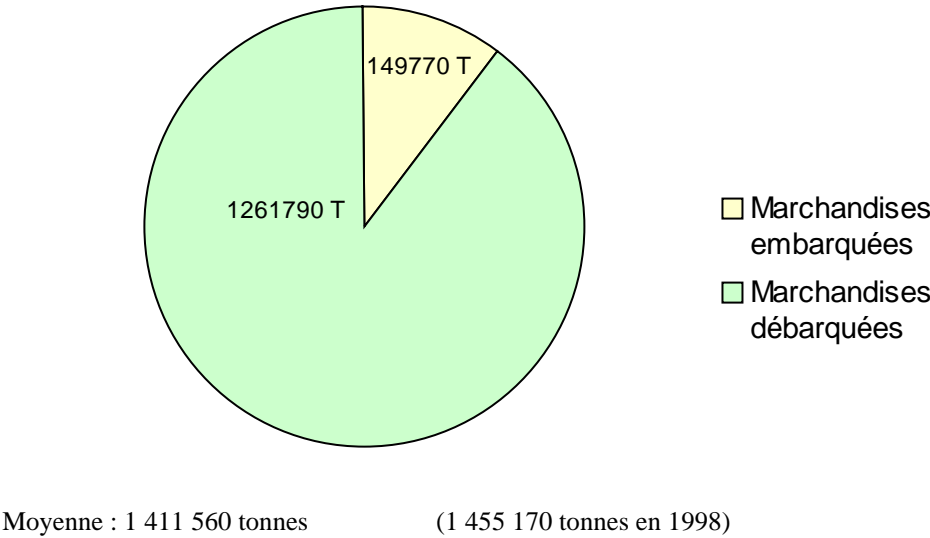
Après une augmentation assez sensible au cours des années 70, le trafic conventionnel du port de commerce de St Malo s’est stabilisé à un niveau légèrement inférieur à 1 500 000 tonnes pendant la décennie 80. Par commerce conventionnel, on entend le trafic acheminé par cargos classiques, par opposition au trafic roulier acheminé par car-ferries.

Traditionnellement, la part des marchandises débarquées dans le total voisine 90 %.

Les marchandises débarquées (1 250 000 à 1 300 000 tonnes) sont représentées par deux grands courants de trafic : les engrais et amendements (près de 700 000 tonnes / an en moyenne avec une pointe à 845 000 en 1998, les matériaux de construction (environ 300 000 tonnes), d’autre part. Ces deux courants, surtout le premier ont tendance à croître en volume. En revanche, les quantités de matières premières destinées à l’alimentation, animale ou humaine, diminuent, de même que les produits énergétiques aujourd’hui limités aux hydrocarbures. Enfin, un petit groupe composé d’une centaine de milliers de tonnes de produits divers a vu son volume doubler en une douzaine d’années.

Une bonne moitié du total marchandises embarquées (environ 150 000 tonnes) est composée de produits divers. Les produits destinés à l’alimentation humaine (laitiers notamment) et des engrais élaborés constituent en petites quantités le solde du trafic.

Répartition du commerce maritime conventionnel du port de St Malo
Moyenne 1985-1988



Marchandises débarquées :
Moyenne : 1 261 790 tonnes (1 398 960 tonnes en 1998)
Marchandises embarquées :
Moyenne : 149 770 tonnes (86 210 tonnes en 1998)



Hinterland portuaire :

Le Comité d'Expansion Economique de l'Arrondissement de St Malo a inventorié, par enquête auprès des principaux transitaires du port² les quantités acheminées via la RN 137 jusque (respectivement depuis) Rennes. Compte-tenu d'éventuelles transformations sur la zone industrielle portuaire, le trafic expédié par ces transitaires sur l'axe St Malo – Rennes correspondrait à :

- engrais et amendements : 420 000 tonnes, soit l'équivalent de 16 700 camions par sens de circulation, car il faut là encore tenir compte des retours – à vide ou d'un autre chargement. Cela représente une forte moitié des tonnages du port ;
- bois : 100 000 tonnes chargées sur 4 000 x 2 camions environ. Ces quantités équivalent à 2/3 des tonnages débarqués ;
- matières premières pour l'alimentation animale : 2 800 tonnes à destination de la région rennaise, véhiculées par 110 x 2 camions / an ;
- granite : 57 000 tonnes vers les centres de production comme Lanhélin, soit 2/3 des tonnages débarqués, par l'intermédiaire de 2 300 x 2 camions ;
- matériaux de construction divers (ardoise, ciment, plâtre...) : 6 500 tonnes, pour 250 x 2 camions.

Pareillement, 25 000 tonnes de produits divers (véhicules, ferrailles, conteneurs) destinés à l'exportation proviendrait de l'axe Rennes – St Malo, acheminés par un millier de camions de 25 tonnes de charge utile.

A St Malo, après la très forte augmentation du trafic roulier transmanche en 1994 (+69,7 %) suite à la création des lignes St-Malo / Poole et St Malo / Cork, on constate une progression du trafic fret de 6,6 % en 1995. La modernisation du port et la venue du « Bretagne », navire de la Brittany Ferries, en 1993, ont permis ces résultats.

Effets attendus :

- ❑ Economie sur frais directs de transport (près de 2 millions de francs / an soit environ 305 000 €). Organisation plus rationnelle de la distribution permettant d'améliorer le fonctionnement du marché. à des matières pondéreuses (provenances et surtout engrais).

Commerce conventionnel :

Si l'on suppose identiques au moins entre Rennes et St Malo trajet aller et trajet retour, les principaux transitaires du port mobilisent annuellement sur la RN 137 une flotte évaluée à $24\,500 \times 2 = 49\,000$ camions. Ceux-ci acheminent 610 000 tonnes de marchandises représentant près de la moitié du fret portuaire. L'autre moitié du trafic est donc soit consommée (ou transformée) sur place, soit acheminée par les transporteurs sur d'autres axes (RN 176 principalement), soit utilisée par des transitaires secondaires – on en ignore alors le cheminement.

Si l'on s'en tient au seul fret actuel des principaux transitaires, les bénéfices annuels directs consécutifs à la mise à 4 voies route express de Rennes-St Malo seront proches de 1,4 millions de francs. Un gain global légèrement supérieur à 1 ½ million de francs est dans ces conditions probablement assez véridique.

Il convient de considérer que de tels revenus, aussi réels soient-ils seront en réalité difficiles à appréhender eu égard aux aléas des opérations portuaires de chargement et déchargement.

Cependant l'activité portuaire dans son ensemble y trouvera avantage, ce qui permettra de réduire le handicap quasiment structurel posé par la faiblesse du tirant d'eau limitant l'accès du port aux caboteurs ou aux navires légers de moyen tonnage.

Commerce roulier :

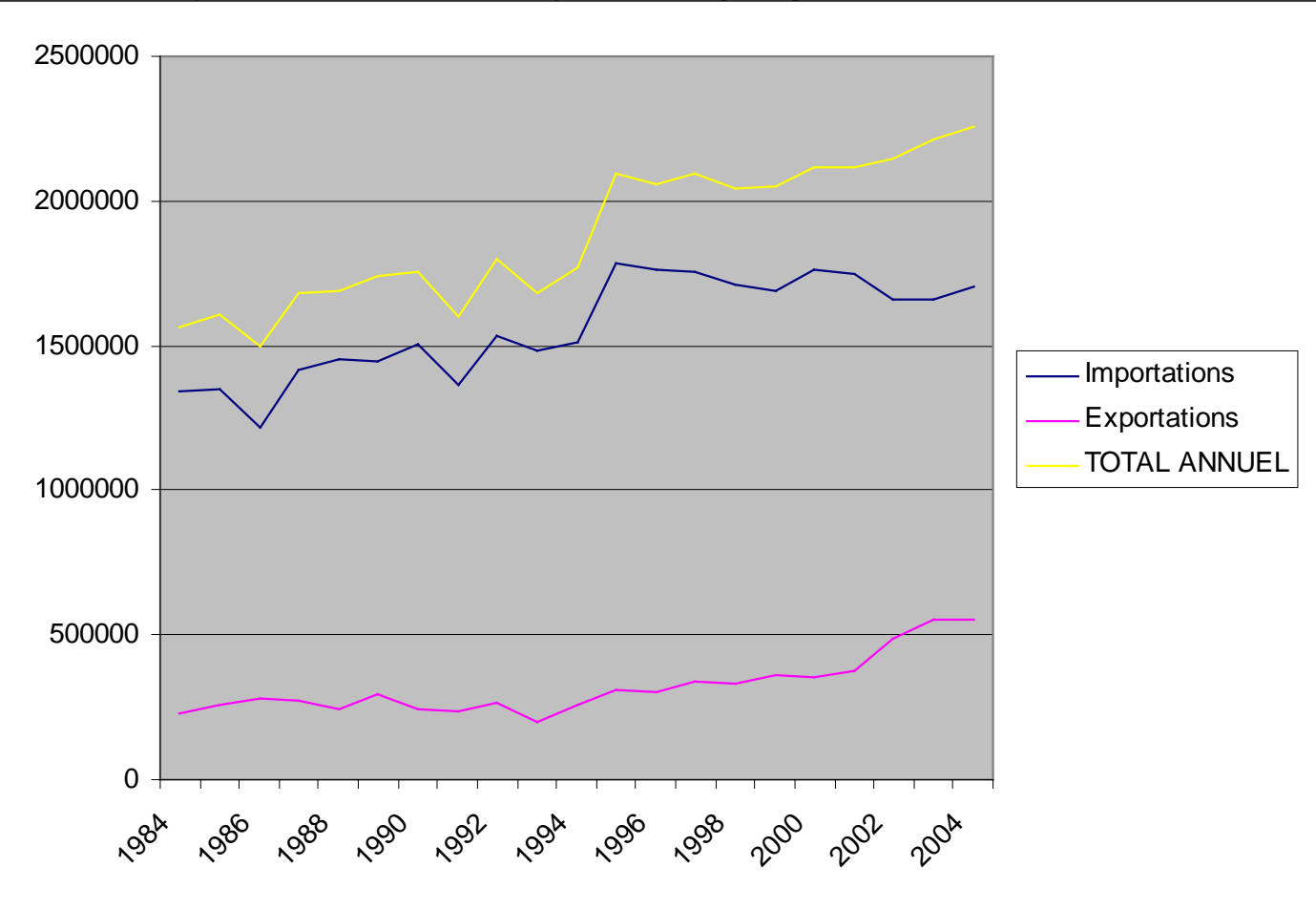
Né en 1975 de la création de liaisons par car-ferries avec la Grande-Bretagne et les îles anglo-normandes, le commerce roulier est assuré à St Malo (comme à Roscoff) par l'entreprise Brittany Ferries. Il se décompose en trafic marchandises et trafic voyageurs.

En 1988, le trafic marchandises s'est élevé à 88 500 tonnes (entrées + sorties), à raison de 84 540 tonnes échangées avec l'Angleterre et 3 950 avec Jersey ou Guernesey, 29 650 tonnes en entrées, 58 840 tonnes en sorties.

Une importante demande de transport maritime sur ligne longue par des transporteurs de St Malo est à l'origine de travaux de déroctage qui vont être entrepris dans l'avant-port. L'accès à de nouveaux bateaux de plus grande capacité deviendra possible. La traversée de la Manche sur la ligne St Malo Portsmouth demande en effet 8h30. Cette durée coïncide avec le temps de repos exigé des camionneurs, elle permet donc de comprimer au maximum les charges fixes de transport.

² Société TIMAC, Pinault, Malouine et Granvillaise, morvan, SCAC (Bretagne Matériaux)

Evolution du trafic marchandises (en tonnes) ferries & cargo du port de St Malo



A l’horizon de la mise en service de la 4 voies Rennes – St Malo, Brittany Ferries espère ainsi pratiquement doubler le nombre des poids lourds empruntant la ligne grâce à l’utilisation d’unités pouvant transporter au moins deux fois plus de camions. La compagnie tirera donc parti de la conjonction de l’amélioration de l’équipement routier et de celle de l’accueil portuaire.

En outre, à cette échéance, la liaison routière St Malo – Espagne sera intégralement portée à 4 voies. Dans ce contexte, et celui de la mise en service du lien fixe Trans-Manche, Brittany-Ferries d’une part, les ports de Manche-Ouest et spécialement St Malo d’autre part, ont une carte maîtresse à jouer pour « récupérer » un trafic important de véhicules légers et de poids lourds actuellement « détournés » par les portes de Manche-Est

Observations :

Les travaux de doublement de la N 137 conjugués à l’amélioration des liaisons trans-Manche favorisent le transport routier notamment par une traversée optimisant le temps de repos des chauffeurs.

Evolution du taux de PL:

Année	1985	1998	2004
Trafic PL (TMJA)	763	1242	1672
Taux de PL rapporté au trafic total	10%	7%	7,6%

Avec une croissance moins forte que le trafic « tous véhicule », on observe une baisse du taux de PL en 1998. Les poids-lourds sont cependant de plus en plus nombreux à emprunter la N 137. Même si on ne peut établir de corrélations avec le commerce conventionnel et l’évolution du taux de PL, il apparaît incontestable que ces aménagements contribuent au développement de l’activité des transporteurs.

Tourisme

L’étude de trafic a largement souligné l’intérêt et l’enjeu de l’aménagement de la RN 137 en tant que support des déplacements touristiques vers la côte Nord de la Bretagne.

- Les pôles d’attraction touristiques :
En 1988, la capacité d’hébergement de la zone d’étude (soit 21 cantons) est estimée à plus de 160 000 personnes. Cette capacité permet d’accueillir une population représentant plus du tiers de la population permanente. Elle est inégalement distribuée.
Ainsi les deux communes de Dinard (30 400 personnes) et de St Malo (32 200 personnes) concentrent à elles seules près de 63 000 places. Elles font partie avec St Cast le Guildo (14 950 places – canton de Ploubalay) des 27 communes de Bretagne dont la capacité d’accueil excède 10 000 équivalent-habitants. Elles arrivent aux 6^{ème} et 5^{ème} rangs de la région, devancées par les seules communes morbihannaises de Sarzeau, Carnac, Quiberon et Pénestin. Les deux communes constituent d’importantes villes de congrès.
La capacité d’accueil sur les autres cantons littoraux chute nettement à mesure qu’on s’en éloigne, ce qui ne traduit aucunement une absence d’intérêt touristique.
Outre l’attraction du littoral nord-breton, le tourisme est fortement présent à l’intérieur des terres. Ainsi Lehon, St Samson sur Rance, Taden, La Vicomté sur Rance et surtout Dinan font avec Saint Cast le Guildo, Lancieux et St Jacut partie des 74 communes bénéficiant d’une appellation touristique. De même Béchereel, Combourg, Dol, Hédé, Le Minic sur Rance Pleugueneuc, Pleurtuit, St Suliac et Tinténiaac représentent avec 13 communes littorales près de 20% des communes présentant un attrait touristique. Plusieurs communes acquièrent ou développent une notoriété grâce à leur dynamisme particulièrement affiché lors des grandes manifestations estivales : « Tombées de la nuit » à Rennes, Festivals de Béchereel et de Hédé, Festivals de la bande dessinée et de musique sacrée à Saint Malo, concours hippique international de Dinard, Festival musical de Dinan.

❑ Les séjours touristiques :

La majeure partie des mouvements touristiques à destination de la Bretagne en général, de l’Ille et Vilaine en particulier, s’effectue évidemment durant les mois d’été. Pourtant les vacances d’hiver attirent un contingent significatif de vacanciers français, ce que révèle l’enquête bi-annuelle de l’INSEE.

Séjours > 4 journées en Ille et Vilaine	1987	1988
Hiver (en milliers)	234	169
Eté (en milliers)	260	222

❑ Provenance des estivants

Les informations disponibles sont fragmentaires. Les offices de tourisme de St Malo et de Dinard ont fait procéder à une analyse géographique des demandeurs d’information touristique, de laquelle il ressort que :

- 4/5 des demandes émanent de français, 1/5 d’étrangers ;
- parmi les français, et dans l’hypothèse où ils se déplaceraient en voiture, 4/5 sont de part leur région d’origine, susceptibles de gagner St Malo ou Dinard en empruntant l’intégralité de l’axe Rennes – St Malo. Pour près d’un touriste français sur 2, les axes Paris – Rennes – St Malo et Paris – Alençon – St Malo via Domfront (RN 176) ou via Fougères (RN 12) sont concurrents.

Séjour de week-end des Rennais :

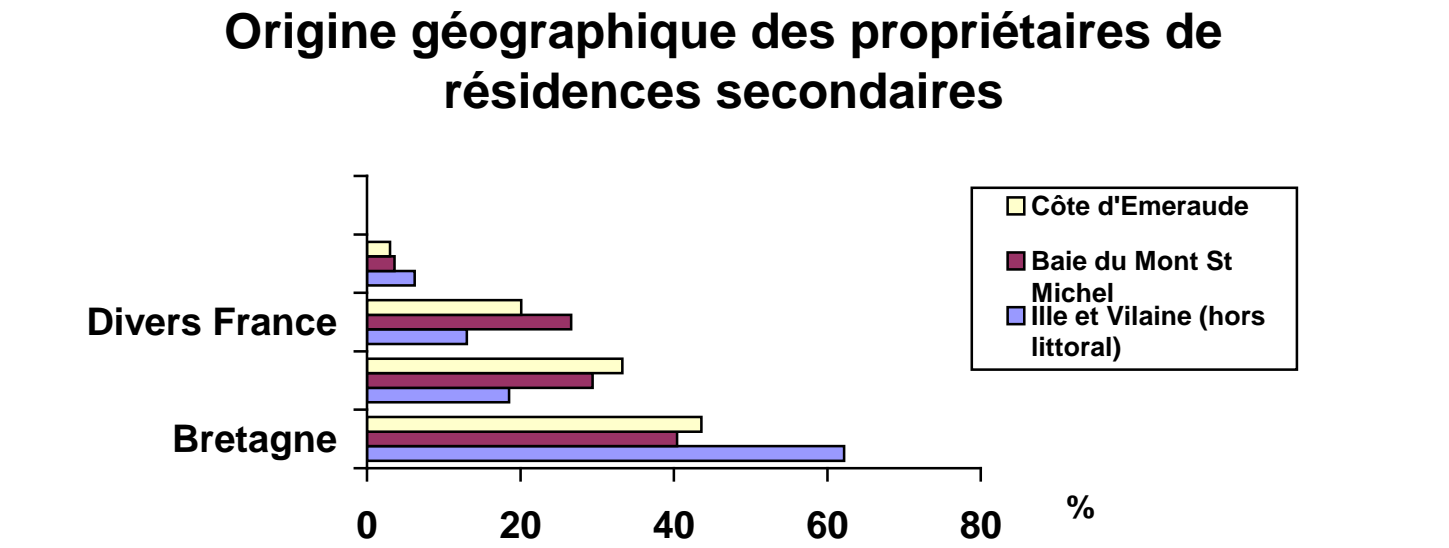
Les 3 zones de Dinard - St Malo – Cancale, Dol-Combourg et Dinan, drainées par l’axe Rennes – St Malo figurent en bonne place parmi les 39 zones fréquentées en fin de semaine par les Rennais puisqu’elles occupent respectivement les 1^{er}, 6^{ème} et 12^{ème} rangs par le nombre déclaré des déplacements que ceux-ci leur consacrent. C’est en particulier ce que révèle une enquête réalisée en 1980, qui souligne par ailleurs la corrélation effective entre l’existence d’un « pied à terre » et le nombre de déplacements effectués par les Rennais pour s’y rendre.

Une enquête de fréquentation touristique extra-régionale en Bretagne d’avril à septembre 1997 a permis d’établir que le mode de transport utilisé (en % des séjours) était de 75% en Bretagne pour la route, le train est ensuite le mode de transport auquel ont recours les touristes avec 14%.

La clientèle française extérieure à la région est composée à 39% par des touristes en provenance de la région parisienne pour la Bretagne.

- Fréquentation touristique :
- Usine marémotrice de la Rance : 400 000 visiteurs / an
- Aquarium de St Malo: 360 000 visiteurs / an

Le paragraphe « Autres évolutions » fournit des éléments complémentaires sur la tenue d’événements pouvant avoir des retombées sur la fréquentation touristique.



Source : FILOCOM taxe d’habitation 2001 – Cellule économique de Bretagne

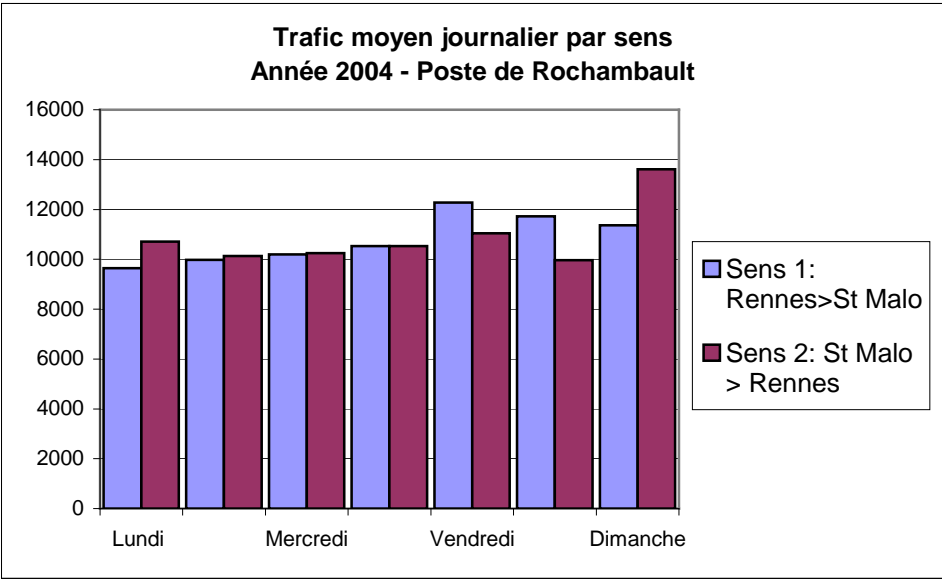
* la « Côte d’Emeraude » comprend la frange située entre St Briac sur mer et St Coulomb ; la Baie du Mont Saint Michel comprend ici la frange allant de Cancale à la limite départementale avec la Manche

La première zone de concentration sur le littoral breton des propriétaires de résidences secondaire d’origine bretonne est la côte d’Emeraude (11,4 % des propriétaires bretons). Il faut en outre souligner que l’Ille et Vilaine est le département le moins enclavé des départements bretons d’où une probable majorité de Rennais parmi les propriétaires. Les trafics journaliers avec la dominance du dimanche tendent à confirmer cette hypothèse.

L’origine des touristes associée au mode de transport utilisé illustre l’importance que peuvent revêtir les travaux de mise à 2x2 voies de la RN 137 quant à la distribution des flux touristiques conformément aux attentes évoquées dans le dossier de classement en voie express de la RN 137.

Les trafics enregistrés au poste de comptage permanent de Rochambault témoignent de l’activité touristique littorale et du rôle de la RN 137 comme vecteur de déplacement sur le lieu de villégiature. La RN 137 enregistre des fluctuations en période estivale allant jusqu’à +50% du trafic journalier moyen annuel dans le sens St Malo–Rennes. Les pointes de circulation sont particulièrement sensibles dans le sens St Malo-Rennes vers 19h00 : le trafic horaire y est plus de 3,5 fois supérieur au trafic horaire de pointe du matin illustrant les phénomènes migratoires estivaux.

Le graphique ci-dessous illustre notamment l’étalement des départs des Rennais du vendredi au dimanche matin et un retour massif le dimanche soir.



❑ Evénements touristiques et culturels

Il est indéniable que la mise à 2x2 voies de la RN 137 nord, outre les caractéristiques constituant la condition sine qua none à la tenue de tel festival ou régate, accompagne l’émergence de grands événements par l’amélioration de l’accessibilité pour les visiteurs. On pourra notamment citer :

Dans le domaine de la plaisance et de la navigation

Il convient de rappeler

- ❑ La Route du Rhum reliant Saint Malo à Pointe à Pitre que la cité corsaire accueille tous les 4 ans.
- ❑ La Transat Québec - Saint Malo
- ❑ La Course des grands voiliers (anciennement baptisée Cutty Sark)

Dans le domaine culturel :

- ❑ Le festival international du livre d’Aventures et de voyage « Etonnants voyageurs » comptait 53000 visiteurs en 2004
- ❑ Le Festival « Quai des Bulles », ainsi baptisé depuis 1992, a vu le jour en 1981 sous le nom de « Festival BD de St Malo ». Aujourd’hui, il est le deuxième festival français du genre derrière Angoulême (35 000 visiteurs en 2004).
- ❑ Festival du film britannique à Dinard

Dans le domaine musical :

- ❑ La Route du Rock, festival musical d’hiver né en 1991, a depuis 1994 délaissé les salles et les bars de la cité malouine pour s’installer l’été dans le Fort St Père du côté de Châteauneuf d’Ille et Vilaine à une dizaine de kilomètres de St Malo. Ce festival connaît depuis 1991 un succès grandissant en témoignent les chiffres de fréquentation suivants :

91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05
800	1200	2000	2400	4200	13000	17000	22000	17000	18000	22000	16500	14000	20000	30000

Aménagement du territoire

Le dossier de classement précise la vocation de la N137 : la 4 voies est une composante indispensable de l’équilibre régional.

Vers le milieu des années 90, en effet toutes les routes convergent vers Rennes (depuis Brest, Quimper, Lorient, Nantes) et bénéficient de ce statut. En outre, Rennes-Fougères préfigure l’autoroute A84. Compte tenu du trafic prévisible à l’époque, renoncer à l’achèvement de l’aménagement est techniquement injustifiable et économiquement inacceptable, puisque cela revient à fausser les termes de la concurrence entre les diverses zones du littoral breton qui contribuent à l’activité économique régionale.

L’opération peut aboutir à renforcer le poids économique de Rennes qui bénéficie d’une dynamique industrielle et tertiaire incontestée depuis une trentaine d’années.

On peut penser que face aux multiples défis européens qui se présentent dans la décennie 90, la Bretagne excentrée avait besoin de s’appuyer sur un pôle régional fort (Arc Atlantique). L’achèvement de l’axe Rennes-St Malo, à son niveau y participe, en venant se rattacher à la fois à l’axe routier Paris-Bretagne et à la future « rocade des estuaires » (Caen, Rennes, Nantes, Niort) elle-même greffée à l’axe Calais-Bayonne.

Situation observée :

Comme le prévoyait le dossier de classement, une desserte routière en étoile depuis Rennes assure le rayonnement économique de la capitale Bretonne. Toutes sont aménagées à 4 voies avec le statut de voie express, sont des plus sûres et sont gratuites. En outre, l’autoroute des estuaires dessert Rennes.

On peut également noter que la RN 137 nord assure la continuité de la N 137 sud depuis Nantes vers l’Angleterre et les îles anglo-normandes.

Il en résulte un développement économique équilibré sur le plan territorial.

Synthèse

Ainsi aménagée, la RN 137 assure la continuité entre les îles anglo-normandes et l’Espagne. En outre elle permet un rapprochement entre les aires urbaines de St Malo et de la capitale régionale Bretonne.

Les objectifs :

Les objectifs principaux :

L’aménagement de la RN 137 répond en partie aux objectifs principaux fixés de:

- ❑ Fluidification du trafic supporté par la N 137 et résorption des points chauds;
 - Objectif atteint.La mise à 2x2 voies de la RN 137 et les déviations des agglomérations traversées par l’ancien tracé ont permis un écoulement particulièrement efficient notamment en période estivale au regard des difficultés connues auparavant. Cependant l’étalement urbain tend à concentrer les flux de trafic aux heures de pointe du matin et du soir à l’approche des agglomérations rennaise et malouine, réduisant quelque peu les performances de la 2x2 voies.
- ❑ Gain de temps
 - Objectif atteint.En rapport direct avec la fluidification du trafic, le gain de temps d’une vingtaine de minutes escompté notamment entre Rennes et St Malo est atteint. Il bénéficie également aux autres liaisons empruntant en partie la N 137.
- ❑ Amélioration des conditions de sécurité
 - Objectif atteint.La mise en voie express de la RN137 a permis de réduire sensiblement le niveau de risque y compris sur les sections les plus proches des agglomérations qui avaient été recensés comme sur-accidentées lors de l’étude de 1989. Globalement, le niveau de la sécurité sur la RN137 est bon. Le niveau de risque est inférieur ou équivalent à la référence nationale. Il perdure néanmoins des zones d’accumulation d’accidents qui doivent pouvoir faire l’objet d’une analyse approfondie par l’intermédiaire d’un diagnostic sécurité.

Les effets attendus :

- Les effets attendus se définissent par les enjeux identifiés et développés dans le dossier de classement en voie express de la RN 137 (1988).*
- ❑ Le trafic

Suite à la mise à 2x2 voies était attendue une forte élévation du trafic sur la RN 137 à l’horizon 1995 de l’ordre de +60% par rapport à 1987 avec des reports spécialement élevés l’été depuis la RD27 Rennes – Bécherel – Dinan et plus encore depuis les RD 4 ou 155 Dol – St Malo

Les prévisions ont été largement dépassées puisqu’on a pu constater un augmentation de trafic de l’ordre de + 115 % par rapport à 1987.

L’achèvement prématuré des travaux (1 an ½ plus tôt) y a certainement fortement contribué.

Les reports de trafic sont conformes aux prévisions quant aux trafics observés sur la RD 27 Rennes – Bécherel – Dinan. Le trafic sur la RD 4 reste néanmoins supérieur aux prévisions (6600 véhicules/jour en 1995 pour une prévision de 3800).
 - ❑ Transports collectifs

Concernant les transports collectifs routiers et les transports aériens, les effets attendus étaient positifs, bénéficiant de gain de temps et gain de sécurité. Il devait en résulter une augmentation de l’offre de transport.

Concernant les transports aériens, les aéroports de Dinard-Pleurtuit et Rennes-St Jacques sont passés de 6 lignes régulières en 1987 à 14 en 2005, malgré une desserte concurrentielle du TGV Rennes - Paris.

Concernant les transports par voie ferrée, un report modal vers la route liée à l’amélioration des conditions de circulations sur la RN 137 pouvait être attendu. Il devait être compensé par l’amélioration de l’accessibilité à la gare de Rennes et l’arrivée du TGV depuis Paris. Un gain de temps de 8 minutes entre Rennes et St Malo permet au train de rester concurrentiel par rapport à la route pour des trajets de gare en gare. Comme la route, le train tire parti de l’augmentation de la mobilité des ménages qui sont de plus en plus nombreux à compter deux actifs par foyer, il en résulte une augmentation de l’offre (9 en 1987 contre 12 à 13 en 2005. En outre, les liaisons grande distance (Paris-Rennes, Rennes-Quimper et dernièrement Paris-St Malo) ont incontestablement connu un développement profitable au mode ferroviaire en Bretagne.

- ❑ Commercialisation des produits de la pêche et du commerce maritime de St Malo

L’économie attendue sur les frais directs de transports est liée principalement au gain de temps et à une organisation plus rationnelle de la distribution en particulier dans le transport de denrées périssables. Le gain de temps (d’une vingtaine de minutes entre Rennes et St Malo) est réel et doit donc générer des gains liés au transport pour la filière pêche.
- ❑ Activités industrielles et commerciales

On attendait une forte demande de zones d’activités aux abords du tracé neuf et en particulier des échangeurs, générant un nouveau potentiel d’attraction de grandes surfaces industrielles et commerciales. Conformément aux prévisions, se sont développées aux abords des échangeurs des zones d’activités industrielles et commerciales. Avec l’appui du Conseil général d’Ille et Vilaine, l’aire d’étude s’est ainsi enrichie de zones d’activités intercommunales veillant également à l’équilibre du territoire. Si les échangeurs se sont révélés êtres les clés du développement industrielles et commercial, la vitrine offerte par la RN 137 constituait un atout majeur pour les entreprises souhaitant s’implanter. Le désenclavement de certains cantons (Dinan, Dinard, Dol...) ne saurait être directement rattaché à la mise à 2x2 voies de la RN 137 et susciter la création ou l’extension d’entreprises.
- ❑ Le tourisme

La mise à 2x2 voies de la N 137devait inciter à une plus grande mobilité aux profits du littoral, mais aussi des monuments et sites de l’ensemble de la zone d’étude avec des retombées sous-jacentes positives sur les gîtes ruraux et sur l’artisanat (bâtiments, commerces, et services de base) du fait de déplacements accrus et de l’encouragement notamment pour les Rennais à y établir un pied à terre.

La situation en 1987, traduit déjà la préférence du littoral malouin pour les Rennais. Il faut souligner que St Malo est la ville littorale la plus proche de Rennes suivie du littoral morbihannais avec un trajet supérieur de 50%. Néanmoins cette tendance est confirmée et même amplifiée par de nouvelles pratiques touristiques liées aux 35 heures, au développement du court séjour et développement des séjours hors-saison.
- ❑ Aménagement du territoire

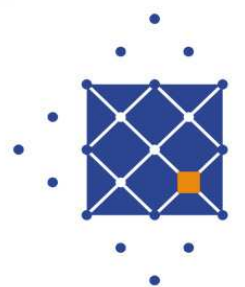
Un renforcement de la polarisation exercée par Rennes, mais aussi par St Malo était prévisible. Celui-ci a effectivement eu lieu et se poursuit. L’équipement commercial, culturel, les services, l’emploi, les études sont autant de motif d’évasion pour la population de l’aire d’étude. Les pays concernés s’emploient cependant à maintenir une offre commerciale pour les résidents au travers de schémas de développement commercial afin d’assurer un équilibre territorial.

Par ailleurs, on attendait un développement des échanges entre les deux pôles ainsi qu’avec Dinan. L’augmentation de trafic sur la RN 137 alors que les autres voies de circulation voient leur trafic se maintenir ou augmenter tend à confirmer cette prévision.
- ❑ Sur le tissu commercial

L’amélioration des conditions d’accès aux magasins de moyenne et grande surface de St Malo et Rennes étaient supposer favoriser l’évasion de la clientèle en renforçant inévitablement l’attraction au détriment des petits commerces des communes intermédiaires. De même l’hôtellerie, la restauration et les stations-service riveraines de l’axe étaient supposées connaître des difficultés. Les résultats observés confirment les hypothèses prévues dans le dossier de mise à 2x2 voies de la RN 137.

CETE

centres
d'Études
techniques
de l'Équipement



Réseau
Scientifique
et Technique
de l'Équipement



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

