



# *Dossier de concertation*

**Mise à 2x2 voies de la RN 164**  
**Aménagement du secteur  
de Rostrenen**

*juin 2013*







## 1/ La concertation : pourquoi ? Comment ?

|   |     |
|---|-----|
| 1.1 Le projet d'aménagement.....                    | p.4 |
| 1.2 Les objectifs de la concertation préalable..... | p.5 |
| 1.3 Les modalités de la concertation préalable..... | p.5 |

## 2/ Le territoire du projet

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| 2.1 L'enjeu de mobilité.....      | p.6  |
| 2.2 L'enjeu de développement..... | p.10 |
| 2.3 L'enjeu environnemental.....  | p.12 |

## 3/ Le projet d'aménagement soumis à la concertation..... p.14

|  |      |
|--|------|
| 3.1 Doublement de la déviation de Plouguernével..... | p.18 |
| 3.2 La variante aménagement sur place.....           | p.20 |
| 3.3 La variante sud.....                             | p.22 |
| 3.4 La variante nord.....                            | p.24 |
| 3.5 Analyse comparative des variantes.....           | p.26 |

## 4/ Les suites données à la concertation préalable..... p.28

## 5/ Le glossaire..... p.30

## 6/ Les annexes..... p.32

# [1] La concertation : pourquoi ? Comment ?

## 1.1 Le projet d'aménagement

Le projet soumis à concertation consiste à aménager la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen, sur une section d'environ 16 km de long comprise entre le hameau de Loméven à l'ouest et le hameau de Kermaudez à l'est. Le projet d'aménagement concerne les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernével et Rostrenen.

Le projet s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN 164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne (RN 12) à Châteaulin (RN 165).

L'aménagement de la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen répond aux objectifs de développement du territoire et d'amélioration de la sécurité et du confort des usagers. À cette fin, l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet, présente à la concertation 3 variantes :

- La variante aménagement sur place
- La variante sud
- La variante nord

Les variantes sud et nord consistent en un tracé neuf, plus ou moins éloigné de l'agglomération. La variante aménagement sur place vise quant à elle la réutilisation maximale de la route existante, en l'élargissant.

L'élargissement sur place de la déviation existante de Plouguernével, en extrémité est, est un point commun à l'ensemble des variantes.



### Quelle ambition pour la RN 164 ?

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN 164 – l'axe routier du centre Bretagne – sur l'ensemble de son itinéraire. La RN 164 assure la liaison venant de Rennes par la RN 12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN 165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud.

Actuellement, 98 km du tracé de la RN 164 sont aménagés en route à 2x2voies. Ce parti-pris d'aménagement – 2x2 voies avec échangeurs dénivelés – est issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995. Décision soulignée par le projet de Schéma national des infrastructures de Transport (document prévu par le Grenelle de l'Environnement) où est inscrit l'aménagement de la RN 164 au titre des actions à engager pour « renforcer l'accessibilité des territoires ». Différents projets d'aménagement de la RN 164 bénéficient ainsi de financements, provenant principalement de l'État et de la Région pour un montant total de 116 M€, au Programme de modernisation des itinéraires de la région Bretagne 2009-2014.

Pour préparer de futurs programmes d'investissements, l'État et la Région Bretagne ont décidé de financer à parts égales des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur les sections restant à élargir, pour y définir la consistance de nouveaux projets.

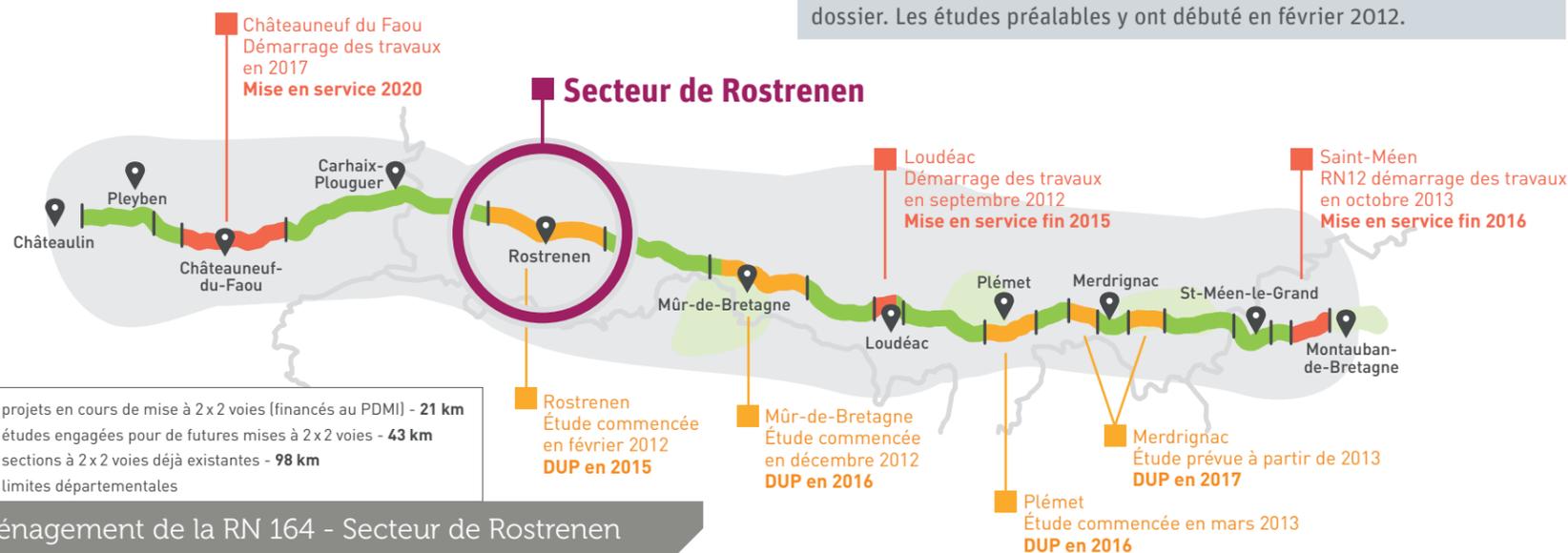
Le projet d'aménagement entre Loméven et Plouguernével, qui reliera l'extrémité est de la déviation sud de Carhaix et l'extrémité ouest de la déviation de Gouarec, s'inscrit dans ce cadre et est l'objet du présent dossier. Les études préalables y ont débuté en février 2012.



### Les études préalables menées par le maître d'ouvrage

- Les études ont été menées dans le cadre d'un comité de suivi, présidé par le Préfet des Côtes d'Armor, et qui associe les élus locaux, les chambres consulaires, les associations de protection de l'environnement.
- L'étude de trafic routier, les études techniques et paysage ainsi que la coordination générale ont été réalisées par le bureau d'études EGIS.
- Les études faune et flore ont été menées par le cabinet TBM.

Le projet concerne l'aménagement de la RN 164 sur 16 km au niveau de Rostrenen, entre le hameau de Loméven à l'ouest et le hameau de Kermaudez à l'est. Il s'inscrit dans un programme global sur cet itinéraire.



## 1.2 Les objectifs de la concertation préalable

- **Inform**er largement l'ensemble des publics concernés par le projet.
- **Écouter** les avis de chacun. En effet, aujourd'hui l'ensemble du projet n'est pas arrêté : tout avis aidera au choix de la variante et à la conception de l'aménagement routier, qui pourra tenir compte des enseignements tirés de cette concertation préalable.
- **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement. Les questions posées et les avis émis lors de cette concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et faciliteront les prises de décisions du maître d'ouvrage.



## 1.3 Les modalités de la concertation préalable

Le projet d'aménagement s'inscrit dans les dispositions réglementaires prévues par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme. Celui-ci prévoit l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 millions d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifie l'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici.

Conformément aux dispositions prévues, les modalités de la présente démarche ont été fixées après avis des communes concernées.

**La concertation se déroule du 17 juin au 12 juillet 2013.**



### Comment s'informer ?

→ **Le dossier de concertation** présente de manière synthétique les motivations et les principaux enjeux du projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen. Il décrit également l'environnement humain, urbain et le milieu naturel. Il présente aussi les différentes variantes envisagées. Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation :

- dans les mairies de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevel et Rostrenen

- sur le site Internet de la DREAL Bretagne :

[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

> **la plaquette d'information** sur le projet : distribuée lors de la réunion publique, elle sera également disponible en mairies.



### Comment participer ?

→ **Une réunion publique** se tiendra dans la salle des fêtes de Rostrenen le lundi 17 juin 2013 à 18h. Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

→ **Un registre de la concertation** : disponible en mairies pendant la période de concertation. Vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

→ **Le recueil des avis par courriel** : vous pouvez donner votre avis ou poser vos questions par courriel à l'adresse :

[RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr)

→ **Une permanence des services de l'État** se tiendra le jeudi 27 juin 2013 de 10 h à 17 h à la mairie de Rostrenen

# [2] Le territoire du projet

## 2.1 L'enjeu de mobilité

### Mieux desservir le territoire

L'aménagement progressif en route express à 2x2 voies de la RN 164 répond à la problématique d'accessibilité du centre Bretagne. Ce projet est un véritable enjeu régional d'aménagement du territoire et de service public.

La RN 164 établit une liaison de desserte régionale est-ouest qui permet d'intégrer plusieurs agglomérations du cœur de la région Bretagne dans le réseau routier : Loudéac, Mûr-de-Bretagne, Rostrenen, Carhaix, etc.

Elle représente un axe de circulation alternatif à deux autres grands axes littoraux : la RN 12 au nord (Saint-Brieuc, Morlaix, Brest) et la RN 165 au sud (Vannes, Lorient, Quimper), qui connaissent une relative congestion des traversées d'agglomération.

Le projet d'aménagement dans le secteur de Rostrenen s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 164, dont plusieurs grandes sections sont déjà traitées ou en cours de réalisation.

### Les transports collectifs présents sur le territoire

L'offre de transports collectifs est relativement peu diversifiée sur le territoire.

→ Les lignes 4 (Carhaix-Loudéac) et 5 (Saint-Brieuc-Rostrenen) du réseau Tibus desservent Rostrenen.

→ La communauté de communes de Kreiz Breizh propose en complément un service de transport à la demande.

À l'instar des autres transports collectifs, l'offre ferroviaire est faiblement développée, on compte :

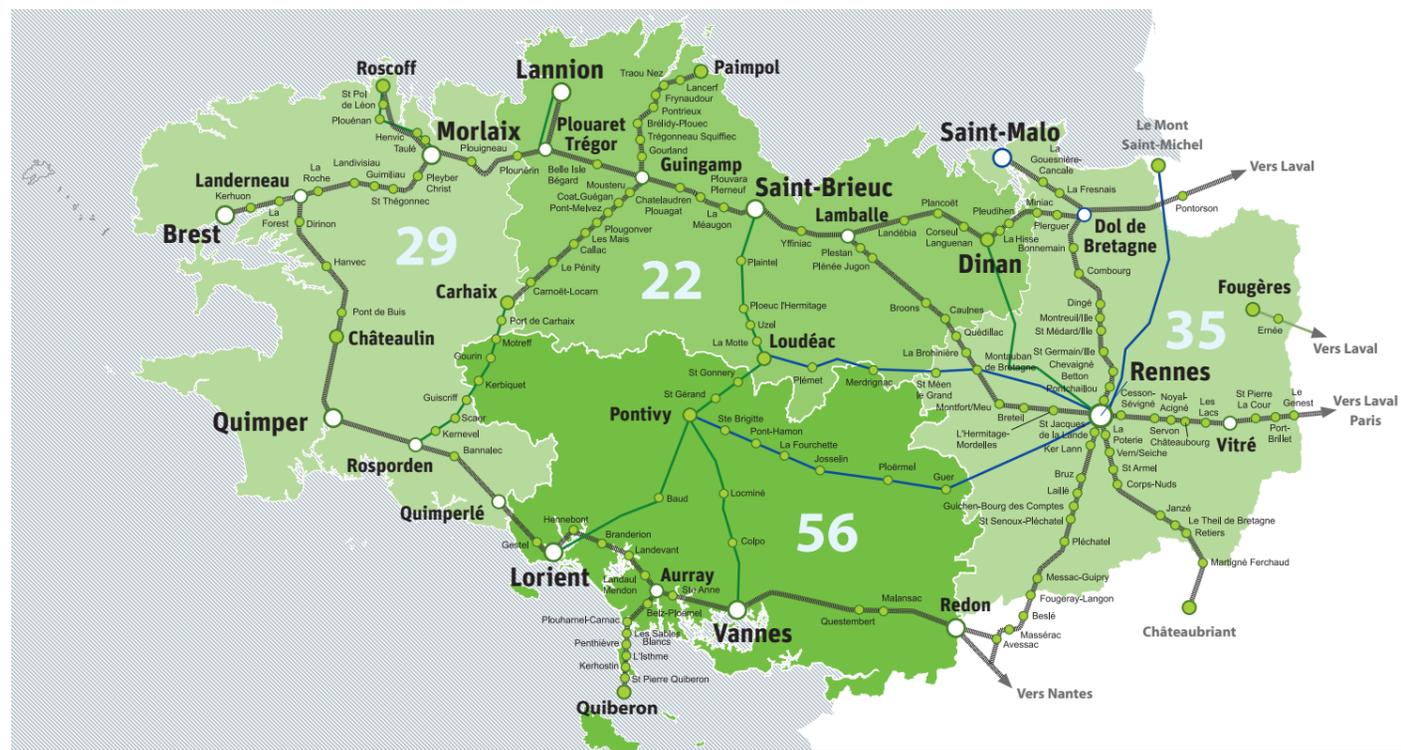
→ la ligne TER Carhaix-Plouguer-Guingamp

→ la ligne TER Carhaix-Plouguer-Rosporden (en car).

Aucune liaison ferroviaire est-ouest ne peut constituer une alternative à la RN 164.

En revanche, l'amélioration de la circulation sur la RN 164 bénéficiera aux déplacements entre Mûr-de-Bretagne et Carhaix, et à ceux en direction de la « pointe Bretagne », vers Quimper et Brest.

L'aménagement de la RN 164 améliorera également les échanges nord-sud, entre Saint-Brieuc et Quimper.



Carte du réseau ferré de Bretagne



Carte du réseau TER - Côtes d'Armor

## Favoriser et fluidifier les déplacements

Les déplacements routiers vers les principaux pôles urbains de Bretagne – Carhaix, Loudéac et plus loin Quimper, Brest Rennes – s’inscrivent comme des éléments de la vie quotidienne des habitants du secteur. Ils y trouvent, au-delà des équipements, des services et des commerces diversifiés déjà présents sur le pôle de Rostrenen : les lycées, les hôpitaux, les gares ou encore les grandes zones commerciales.

La situation actuelle de la RN 164, avec ses carrefours, tourne-à-gauche et la multiplicité des types de déplacements, génère des conditions d’inconfort pour les usagers, que l’aménagement de la route pourra améliorer.

L’aménagement à 2x2 voies permettra de réduire le nombre d’accidents. En effet, la dénivellation des carrefours et des possibilités de dépassement plus sûres contribueront à davantage de sécurité pour les usagers.

## Améliorer la sécurité routière

Sur l’ensemble de l’itinéraire Montauban de Bretagne jusqu’à Châteaulin, il s’avère que 73 % des sinistres ont été enregistrés sur les secteurs de la RN 164 non encore aménagés à 2x2 voies, alors que ceux-ci représentent cependant moins de 40 % du linéaire de l’axe.

Ainsi, entre 2006 et 2010, on compte :

- 8 accidents mortels dont 7 sur les secteurs non aménagés.
- 6 accidents corporels sur la section Lomeven-Plouguernevel, provoquant 2 décès et 6 personnes hospitalisées. Il existe en particulier un risque de choc frontal sur la déviation de Plouguernevel où la route, configurée pour un passage en 2x2 voies, incite les automobilistes au dépassement.

Si la RN 164 ne peut être considérée comme un axe très accidentogène, il convient cependant de souligner le caractère grave des accidents qui ont lieu sur l’itinéraire : 91 % des accidents sont des accidents graves, avec des blessés.



# [2] Le territoire du projet



## Modélisation des flux routiers

Dans le cadre des études préalables, une étude du trafic routier dans la zone de Rostrenen a été réalisée par le maître d'ouvrage. En tenant compte de la nature et du genre de déplacements des usagers (motifs, fréquence, etc.) ainsi que des comptages automatiques de véhicules, des prévisions de trafics à l'horizon 2025 et 2035 ont pu être établies.

**Le trafic actuel : une tendance à la hausse et une circulation importante de poids-lourds.**



À Caurel, à l'extrémité est du projet, les trafics sur la RN 164 ont augmenté d'environ 15 % ces 10 dernières années. Les trafics de poids-lourds ont eux augmenté beaucoup plus rapidement, de plus de 40 % sur la même période, soit une augmentation plus forte que sur les autres grands axes routiers bretons.

Signe de dynamisme économique, la fréquentation croissante de poids-lourds sur la RN 164 demande néanmoins à reconsidérer son aménagement. Cette fréquentation pose la question du confort et de la sécurité des usagers et de la coexistence des différents types de déplacements : véhicules légers, poids-lourds, sur courtes, moyennes ou longues distances.

Le trafic sur la section étudiée de la RN 164 varie entre 4500 et 9300 véhicules/jour, deux sens confondus. La section la plus chargée du périmètre aménagé est située entre l'agglomération de Rostrenen et la route de Saint-Brieuc.

Les flux poids-lourds sont principalement concentrés sur la RN 164 (entre 11,1 et 14,5% du trafic en moyenne, 25 % en heure creuse), bien que les flux soient également importants sur la RD 790 et dans l'agglomération de Rostrenen.

Autour de Rostrenen, le trafic se répartit ainsi :

**Trafic local :** il représente 5 % des circulations et correspond aux déplacements effectués à l'intérieur du secteur d'étude (Glomel, Rostrenen, Plouguernevel).

**Trafic d'échange :** il représente 26 % des circulations et correspond aux déplacements effectués vers et en dehors du secteur d'étude (Glomel, Rostrenen, Plouguernevel).

**Trafic de transit :** il représente 52 % des circulations et correspond aux flux de moyenne distance (communes du reste de la Bretagne).

**Trafic de grand transit :** il représente 18 % des circulations et correspond aux flux sortant de la région Bretagne.

Pour les poids-lourds, plus de 50 % du trafic correspond à du transit régional.



Le trafic journalier actuel dans le secteur d'étude

## Les prévisions de trafic

À l'horizon 2025, on compterait entre 7 000 et 12 700 véhicules/jour selon les sections.

→ Les trafics poids-lourds représenteront de 14,5 % à 19,5 % du trafic total projeté.

À l'horizon 2035, 8 300 à 14 400 véhicules/jour circuleraient selon les sections.

→ Les trafics poids-lourds représenteront de 13,5 % à 17,5 % du trafic total projeté.

Pour la section centrale présentant aujourd'hui un trafic de 9 300 véhicules journaliers, l'augmentation de trafic attendu provient :

- de l'augmentation « naturelle » des besoins de déplacement, à savoir 1 600 véhicules supplémentaires par jour environ dont 200 poids-lourds à l'horizon 2025 et encore 800 véhicules supplémentaires à l'horizon 2035,
- de l'amélioration de l'attractivité de l'ensemble de l'itinéraire progressivement réalisé en 2x2 voies (reports d'itinéraire depuis la RN 165 et la RN 12), à savoir près de 1 000 véhicules supplémentaires par jour à l'horizon 2025 et encore 900 véhicules par jour supplémentaires à l'horizon 2035,
- de l'exonération de l'éco-redevance poids-lourds sur la RN 164 (contrairement à la RN 12 et la RN 165) avec un report de circulation des poids-lourds d'environ 800 véhicules dès l'horizon 2025.



### En résumé

Les perspectives d'évolution font globalement apparaître une nette croissance des trafics avec une croissance encore plus forte des poids-lourds, dont la part relative va donc augmenter par rapport à la situation actuelle.



### En annexe :

- Projection du trafic journalier sans aménagement de la RN 164 à 2035, page 34
- Projection du trafic journalier, variante aménagement sur place à 2x2 voies à 2035, page 35
- Projection du trafic journalier, variante nord à 2x2 voies à 2035, page 36
- Projection du trafic journalier, variante sud à 2x2 voies à 2035, page 37

# [2] Le territoire du projet

## 2.2 L'enjeu de développement

### La démographie et l'économie locale

Le territoire du projet est essentiellement composé de communes rurales. Elles sont regroupées au sein de la communauté de communes du Kreiz-Breizh (CCKB), comprenant 28 communes de moins de 3 500 habitants chacune. Globalement, à l'échelle du Pays Centre Ouest Bretagne, qui compte plus de 100 000 habitants, la commune de Carhaix-Plouguer exerce une influence sur les communes environnantes. Carhaix, capitale du Poher, bénéficie d'une situation stratégique et d'un environnement de qualité entre Montagnes Noires et Monts d'Arrée.

La communauté de Communes de Kreizh Breizh perd de la population depuis 1990. Cette évolution est plus défavorable que celle du Pays Centre Ouest Bretagne dans son ensemble qui, après avoir enregistré une baisse de la population entre 1990 et 1999, a su la maintenir entre 1999 et 2008. Ce qui contraste, quoi qu'il en soit, avec la dynamique régionale très positive. La baisse est particulièrement marquée à Plouguernével (-3,2% / an depuis 1990).

#### Les chiffres de la croissance et de l'emploi du territoire

La CCKB comptait 7 080 emplois en 2008.

Depuis 1999, on note une baisse de 0,2 % par an en moyenne.

Néanmoins, la situation est contrastée entre les communes de Rostrenen et Glomel, qui ont gagné des emplois, et celle de Plouguernével, où le nombre d'emplois a nettement diminué.

Au niveau local, l'hôpital psychiatrique de Plouguernével est l'un des principaux sites d'emplois tertiaires. On compte également plusieurs parcs d'activités situés à proximité de la RN 164, à Rostrenen et Glomel :

- Parc d'activité de Goperen à Glomel
- Parc d'activité de Kerjean-La Garenne à Rostrenen.

### Les enjeux économiques de l'aménagement de la RN 164

L'aménagement de la RN 164, qui joue un rôle moteur, permettra de créer une dynamique de territoire en assurant une meilleure desserte des zones d'activités. C'est un vecteur d'attractivité pour les entreprises.

### Les activités agricoles

L'agriculture est l'une des activités dominantes du territoire du projet. Cette activité agricole se caractérise essentiellement par l'élevage hors sol (volaille notamment), l'élevage bovin (production laitière ou de viande) et les cultures céréalières.

La surface moyenne de ces exploitations en 2010 était de 48 hectares. Entre 2000 et 2010, plus de 30 % des exploitations agricoles ont disparu sur les communes de la zone d'étude.



### Rétablir l'accès aux parcelles agricoles

En cas d'aménagement en route express, les engins agricoles ne pourraient plus circuler sur la RN 164. Les chemins ruraux, carrefours et passages seraient alors rétablis par des voiries secondaires adaptées : des franchissements agricoles spécifiques pourraient être instaurés (passages souterrains à tracteurs par exemple). En outre, dans le cas où l'aménagement affecterait plus lourdement le bon fonctionnement des exploitations, une procédure de remembrement pourrait alors réaffecter les parcelles au mieux des intérêts de chacun.



### Les activités agro-alimentaires

L'économie du territoire repose principalement sur les industries agro-alimentaires. L'importance de ce secteur économique a favorisé le développement d'activités de services tels que le transport routier. En effet, 140 entreprises de transport sont implantées dans le pays Centre Ouest Bretagne et 2 plateformes logistiques sont situées à Rostrenen et Glomel, à proximité des axes routiers.

Pour la pérennité et le développement économique des entreprises locales, l'accessibilité des territoires est un enjeu majeur. De par la position géographique dans l'extrémité ouest de la Bretagne, les problèmes logistiques sont réels : pour les entreprises locales, l'acheminement par la route des marchandises vers le reste de la France prend 3 heures de plus que leurs concurrentes situées à l'est de la Région.

**L'activité économique du secteur est donc très liée à la performance du réseau routier.**

### Le tourisme et les loisirs

Le patrimoine culturel (églises, aqueduc, manoir, etc.) et le patrimoine naturel (réserve naturelle régionale, étang du Coron, canal de Nantes à Brest, etc.) constituent les principaux attraits touristiques.

De nombreux chemins de randonnée sont présents dans l'aire d'étude. Ils permettent notamment de rejoindre le canal de Nantes à Brest. Une voie verte, ancienne voie ferrée, a été aménagée entre Carhaix et Saint-Méen-le-Grand.

Des sites de loisirs tels qu'un poney club, un centre nautique, un terrain de motocross et un hippodrome sont présents dans l'aire d'étude.



### En résumé

Le territoire du projet est principalement marqué par de petites communes rurales et, consécutivement, par des activités agricoles et agro-alimentaires. La dynamique du territoire, en termes économique comme démographique, est liée à l'offre de mobilité et à la bonne performance du réseau routier.



[ Église de Rostrenen ]



[ Hippodrome de Quenropers et aire d'entraînement ]

## [2] Le territoire du projet

### 2.3 L'enjeu environnemental

#### Un milieu naturel remarquable

La zone d'étude est composée d'un bocage en bon état de conservation dominé par les prairies, assez souvent pâturées, et les cultures, essentiellement céréalières.

Les haies constituent un intérêt notable, car elles possèdent de nombreuses fonctions écologiques (épuration de l'eau, brise vent, corridor biologique, etc.) et sont un refuge pour de nombreuses espèces animales et végétales. Utiles au déplacement des espèces, à leur reproduction et à leur recherche de nourriture, elles contribuent notablement à la diversité biologique.

Les secteurs de l'hippodrome de Quenroppers et du circuit de motocross près de Lanvern sont particulièrement riches en faune et en flore.

Ces secteurs comportent des plantes protégées au niveau national, comme par exemple la Drosera intermédiaire – caractéristique des milieux tourbeux et assez rare au nord des Côtes d'Armor – et le Fluteau nageant, présent sur plusieurs mares.

Parmi les mammifères présents dans la zone d'étude, la loutre d'Europe présente un enjeu important le long des cours d'eau, notamment sur Le Petit Doré où elle a été repérée.



[ Drosera intermédiaire ©TBM

#### Le paysage

Les nombreux cours d'eau qui façonnent le territoire du projet donnent à voir un paysage vallonné et des plateaux aux paysages plus ouverts. Là où le relief est davantage marqué, subsiste une trame bocagère et des boisements, plus ou moins denses, où les parcelles agricoles sont de taille plus modeste.

À l'est de Rostrenen, le paysage se caractérise par une alternance entre des espaces boisés et des espaces de bocages denses. À l'ouest de Rostrenen, les boisements sont beaucoup moins nombreux.



[ Cours d'eau de l'hippodrome

Le projet d'aménagement routier devra respecter les deux grands enjeux paysagers du territoire :

- la préservation du paysage bocager, rythmé par des haies et des bosquets,
- la préservation du paysage de l'hippodrome et son ambiance bocagère de qualité dans un paysage environnant plutôt ouvert.

#### Les zones naturelles protégées

Le site des landes de Lan Bern est une zone protégée Natura 2000 et une réserve naturelle régionale. Cette zone naturelle, à proximité de la RN 164 à Glomel, présente donc un fort intérêt écologique.

## Le réseau Natura 2000

L'Europe promeut la constitution d'un ambitieux réseau de sites protégés au titre du patrimoine écologique avec l'objectif de préserver la diversité biologique et de valoriser les atouts naturels des territoires.

En la matière, les deux textes les plus importants sont les Directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats Faune Flore » (1992). Elles établissent la base réglementaire d'un réseau écologique européen. Ce sont les sites désignés au titre de ces deux directives qui forment le réseau Natura 2000.



## Les zones humides

Les zones humides – incluant notamment des sources, lacs, étangs, lagunes, estuaires, marais, mangroves, prairies inondables, fourrés et forêts, landes, carrières en eau, etc. – sont des espaces de transition entre la terre et l'eau. Elles sont de véritables réservoirs de vie.

Les mares, plans d'eau et cours d'eau présentent également un enjeu écologique fort, tout comme les boisements humides et les haies.

« ... On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles [organismes qui aiment l'humidité] pendant au moins une partie de l'année ».

Article L211-1 du Code de l'environnement.

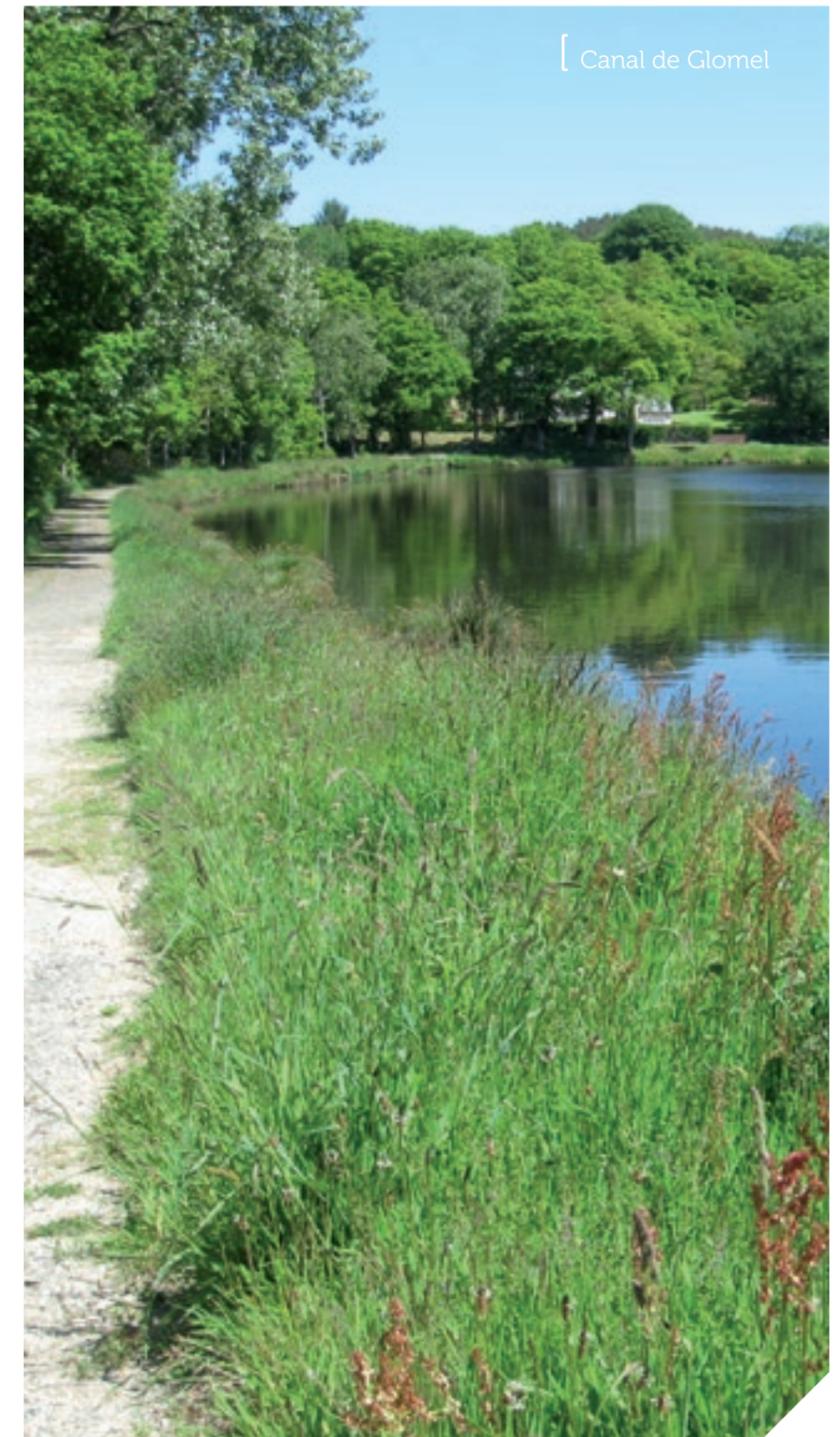
## Pourquoi les zones humides constituent un enjeu fort ?

Les zones humides revêtent des fonctions biologiques (support de biodiversité, pouvoir épurateur), hydrologiques (régulation du débit des cours d'eau), économiques (élevage, aquaculture, pêche ou la production de tourbe, etc.) et sociologiques (propices à de nombreuses activités récréatives : navigation, chasse ou pêche).

Les habitats humides sont donc d'une grande importance du point de vue écologique. Ainsi, les pouvoirs publics préconisent la préservation de ces milieux ou, à défaut, la compensation de leur destruction, si le projet ne peut les éviter, par la création de nouvelles zones humides ou par la réhabilitation de zones humides dégradées.

Dans le cadre de projet d'aménagement, il ne doit pas y avoir de "compétition" entre la préservation des zones humides et la préservation des terres agricoles : en effet, si des zones humides doivent être impactées, la compensation, pour une surface au moins équivalente, se fera nécessairement sur des terres agricoles, diminuant ainsi leur fonctionnalité.

Ces deux enjeux sont donc à prendre en considération, de manière égale et à leur juste mesure, dans le choix de la variante retenue.



## [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation



Ciratoire RD 790 - Park Ar Mas - Lan Oge

### « Éviter, Réduire, Compenser »

Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a défini une doctrine pour éviter, réduire et compenser les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport. Cette démarche conduit les maîtres d'ouvrage à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets.

- L'évitement est la seule solution qui permette de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet. Il s'agit évidemment de rechercher en priorité à éviter les habitations et autres bâtiments.
- La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut correspondre à la réalisation de murs anti-bruit, d'aménagements paysagers, ou de passages pour la faune.
- Enfin, si des impacts significatifs demeurent, il s'agit d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est en particulier le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

C'est dans cet esprit qu'a été conduite la démarche du maître d'ouvrage : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, il a été recherché les tracés les moins impactants possibles.

---

« Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité).

Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction. C'est en ce sens et compte-tenu de cet ordre que l'on parle de séquence "éviter, réduire, compenser" ».

(source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Doctrine-eviter-reduire-et,28438.html>)

 **En annexe :**

- Carte de la synthèse des enjeux, pages 38 et 39



# [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## Le parti-pris d'aménagement

Parmi de nombreuses variantes explorées, ne sont soumises à la concertation que les familles de variantes les plus abouties. La démarche du maître d'ouvrage a en effet exploré d'autres solutions, qui ne sont pas détaillées ici, car jugées nettement moins pertinentes que celles retenues, et pas utiles au débat.



### Les caractéristiques communes des variantes proposées à la concertation préalable

La décision ministérielle du 21 mars 1995 a défini le **parti-pris d'aménagement comme étant une 2x2 voies avec échangeurs dénivelés, ayant statut de route express, à savoir l'interdiction de circulation des engins agricoles, piétons et cycles**. L'aménagement s'accompagne donc de la création d'un itinéraire de substitution pour ces usagers. L'accès à la route express s'effectue par le biais d'échangeurs. La desserte locale est rétablie par une voirie adaptée.

En cohérence avec le reste de l'aménagement de l'axe de la RN 164, la vitesse est limitée à 110 km/h.

Selon les variantes, le gain de temps sur l'itinéraire aménagé sera de l'ordre de 2min30 à 3min. Il est essentiellement lié à l'augmentation de la vitesse maximale autorisée et à l'absence de carrefours sur la RN 164. Les possibilités de dépassement plus faciles des poids-lourds garantissent en outre des temps de parcours plus fiables.

### 3 variantes de tracé sont proposées, après analyse de leurs impacts sur le territoire :

- La variante aménagement sur place (page 20)
- La variante sud (page 22)
- La variante nord (page 24)



### Les deux variantes non retenues pour le projet d'aménagement

- **La variante centrale**, intermédiaire entre la variante sud et la variante nord n'était pas un compromis intéressant entre les deux tracés cités. Éloignée de la RN 164 actuelle, elle avait aussi le désavantage de consommer plus de terres agricoles et d'affecter les zones humides et les espaces boisés. La comparaison des variantes centrale et nord a mis en évidence un impact supérieur de la variante centrale.
- **Une autre variante sud**, qui était quasiment similaire à celle qui avait été étudiée dans l'APSI de 1995, ne présentait aucun avantage par rapport à la variante sud retenue pour la concertation. Cette dernière était en effet le résultat d'une optimisation de la variante de l'APSI (l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire) au regard des enjeux environnementaux actuels, pour limiter en particulier l'impact du projet sur les zones humides entre la RD 87 et la RD 790.

Une déviation de Rostrenen par le sud n'a pas non plus été proposée dans la mesure où elle présentait des inconvénients majeurs et notamment :

- le trafic important de la RD 790, équivalent à celui porté par la RN 164, ne se serait pas reporté sur cette déviation par le sud,
- la situation de la RN 164 par rapport à l'agglomération de Rostrenen aurait dans tous les cas conduit à une longueur de tracé bien plus importante,
- le bâti plus présent qu'au nord aurait complexifié la conception et l'insertion du projet.

Parallèlement, l'étude de trafic ayant mis en évidence des flux importants provenant de la RD 790 et en direction de Quimper via la RD 3, chaque variante est ainsi dotée de **deux échangeurs** facilitant ces mouvements :

- Un échangeur avec la RD 87 à l'ouest.
- Un échangeur avec la RD 790 à l'est.

Les enjeux techniques et environnementaux rencontrés ont amené à déplacer le point d'échange vers Quimper sur la RD 87, et non plus sur la RD 3 comme aujourd'hui.

Dans le cas de la variante aménagement sur place, la concertation est aussi l'occasion de recueillir les avis sur les différentes solutions possibles d'itinéraire de substitution.

Le projet permettra aussi d'envisager l'implantation d'une **aire de repos** accessible dans les deux sens de circulation, au niveau de l'un ou l'autre des échangeurs suivant les variantes. La création de celle-ci s'inscrit dans une stratégie plus globale de l'Etat qui vise, à l'occasion de la mise à 2x2 voies des sections qui restent encore à aménager sur la RN 164, à créer des aires de repos nouvelles ; il s'agit de fournir des services satisfaisants aux usagers de plus en plus nombreux, attendus sur l'itinéraire.



# [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## Les variantes d'aménagement

### 3.1 Doublement de la déviation de Plouguernével

L'aménagement de cette section est commun à toutes les variantes.

#### Les caractéristiques de l'aménagement

D'une longueur de 4,9 km, le tracé de la 2x2 voies sera identique à celui de la déviation à 2 voies déjà existante.

La déviation initiale a en effet été conçue pour être doublée. Aucun échangeur n'est prévu sur ce tronçon.

#### Les impacts sur l'habitat

Il n'y aura aucun impact sur l'habitat, et aucune habitation ne sera démolie.

#### Les impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse maximum autorisée (110 km/h contre 90 km/h actuellement), induira des nuisances sonores légèrement supérieures. L'étude acoustique permettra d'identifier le cas échéant les besoins en protection phonique supplémentaire (écran acoustique, merlon phonique, etc.).

#### Les impacts sur l'environnement

Dans la mesure où l'essentiel des terrassements est déjà réalisé, les impacts environnementaux seront très limités. Un ouvrage de franchissement pour la grande faune pourra être réalisé pour tenir compte des traversées actuellement constatées.

#### Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers

Les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains. La déviation actuelle restera en circulation pendant le chantier. Des restrictions de circulation (vitesse limitée, largeur de voie réduite) seront néanmoins à prévoir selon les phases de travaux.

Il est à noter que 2 passages supérieurs et 1 passage inférieur sont déjà prévus pour une 2x2 voies ; 2 passages inférieurs seront à élargir.

#### Le coût de l'aménagement

Au stade de l'étude des variantes, le coût du doublement de la déviation de Plouguernével est estimé à 17M€ TTC.

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.



Déviation de Plouguernével



Kerlouis de Plouguernével - Rostrenen

# [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.2 La variante « aménagement sur place »

### Les caractéristiques de l'aménagement (d'ouest en est)

D'une longueur de 15,9 km (en incluant le doublement de la déviation de Plouguernével), la variante aménagement sur place utilise quasi-systématiquement la RN 164 actuelle pour former la 2x2 voies projetée, par élargissement de la chaussée existante.

Le projet se raccorde sur les 2x2 voies existantes à hauteur de Loméven. C'est dans les secteurs de la Grenouillère et celui compris entre la RD 87 et Pont Douai, que le tracé de la RN 164 actuel ne peut être totalement repris et doit être rectifié. L'aménagement sur place de la RN 164 se poursuit vers l'est, où il est proposé un rétablissement de la RD 129 à Kerbanel par des passages dénivelés (ils permettront notamment la desserte de l'hôtel restaurant). Le rétablissement de la RD 31 implique la démolition préalable de l'ouvrage actuel.

Le projet traverse la zone d'activités Kerjean – La Garenne, en proposant un échangeur sur la RD 790. Le tracé gagne enfin la déviation de Plouguernével à l'est du giratoire de Kerlouis.

### Les échangeurs de la variante « aménagement sur place » :

Si l'échangeur sur la RD 87 est possible plus à l'est, implanté sur la RD 3, il y générerait des impacts significativement plus importants sur les zones humides et une plus grande consommation d'espace. Cette option n'a donc pas été privilégiée.

La construction de l'échangeur sur la RD 790, au sud de la zone d'activités et dans un secteur urbanisé, implique la démolition de plusieurs constructions. Elle implique aussi la création d'un ouvrage de type trémie (tranchée en fort déblai avec des murs de soutènement).

| THEMES   | Variante aménagement sur place   |
|--|--|
| Surface agricole touchée   | 30,7 Ha  |
| Zones humides touchées estimées  | 2,67 Ha  |
| Nombre d'habitations situées à 50 m et à 200 m de part et d'autre de la variante | 533 habitations à 200 m<br>96 habitations à 50 m                                 |
| Nombre de bâtiments d'habitation ou de commerce à acquérir                       | 7 acquisitions de bâtiments d'habitation<br>1 acquisition de bâtiment commercial |
| Trafic attendu en 2025 sur la section la plus chargée de la nouvelle RN 164      | 12 500 véhicules/jour  |
| Coût du projet   | 103 M€ TTC   |



Bourg de Rostrenen - croisement RD 31 - RN 164

### Les itinéraires de substitution

La variante aménagement sur place ne permet plus les accès riverains et l'accueil des véhicules non autorisés sur voie express. Des itinéraires de substitution à la RN 164 sont donc nécessaires.

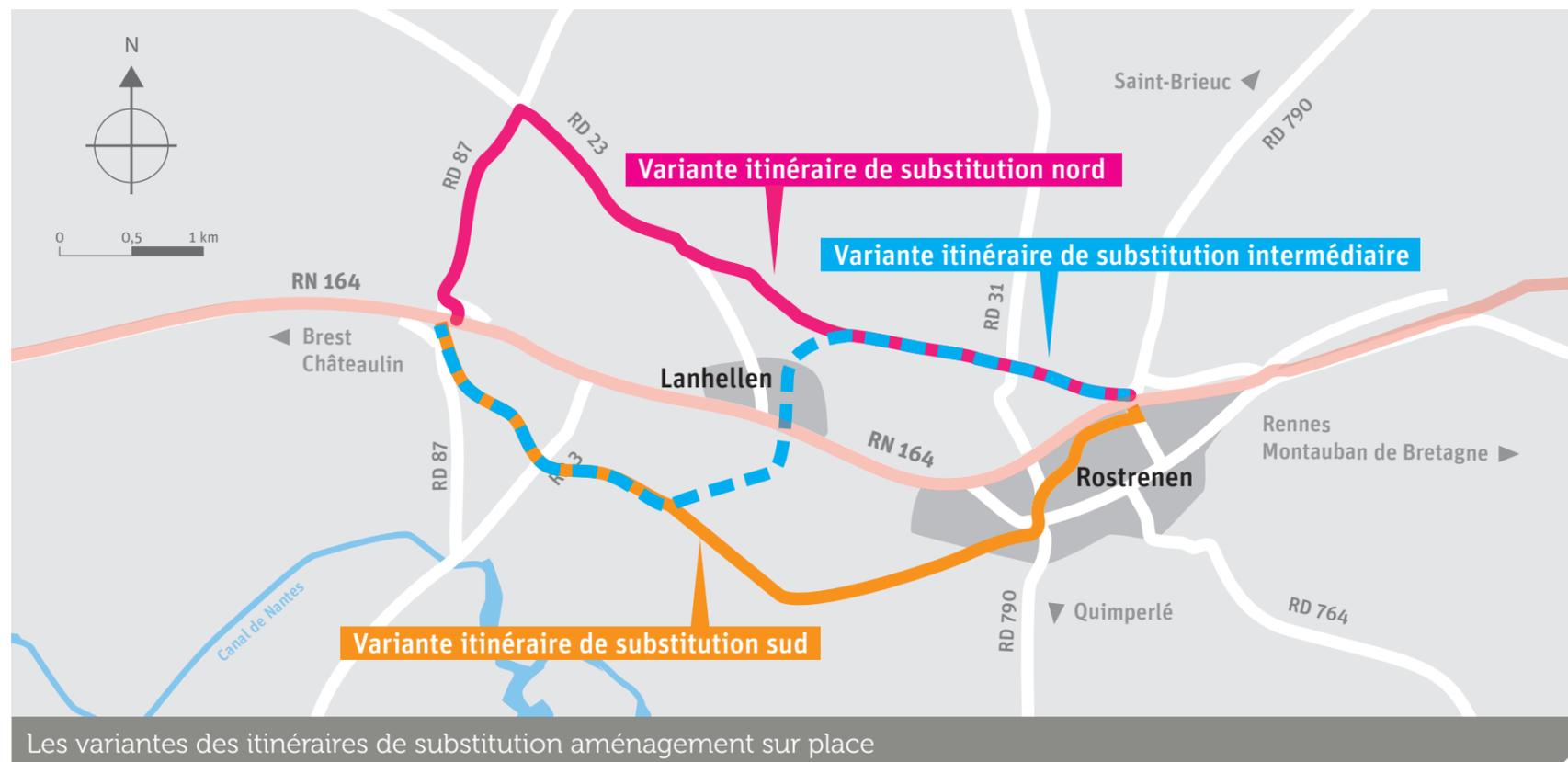
Ceux-ci ont pour vocation d'accueillir :

- des véhicules lents (agricoles, scooters, etc. ),
- des véhicules accédant aux hameaux dont l'accès à la RN 164 est modifié,
- le trafic en cas de travaux sur la RN 164.

Quel que soit l'itinéraire de substitution retenu, le parcours sera plus long pour les riverains de l'actuelle RN 164 – parfois même de manière significative.

### En annexe :

- Variante aménagement sur place : analyse comparative des itinéraires de substitution, page 42



### Les itinéraires de substitution proposés :

À l'ouest de la RD 87, l'itinéraire de substitution est constitué par des voies parallèles nouvelles créées aux abords de la 2x2 voies.

À l'est de la RD 87, trois itinéraires différents sont envisageables pour relier les échangeurs sur la RD 87 et sur la RD 790 :

- **l'itinéraire nord** : il nécessite la création d'environ 1 km de voie neuve dans un secteur boisé au nord de Toulhuit, et la mise à niveau (élargissement, renforcement) de voies existantes.
- **l'itinéraire sud** : passant par Rostrenen, ce qui constitue son principal inconvénient du fait de l'augmentation de trafic dans la traversée du bourg, il induit également une mise à niveau de voies existantes.
- **l'itinéraire intermédiaire** : constitué par l'itinéraire sud à l'ouest de Lanhellen, et par l'itinéraire nord à l'est de Lanhellen, il dévie Lanhellen par l'est et nécessite la construction d'environ 1,5 km de voie neuve.

### Les enjeux et les impacts

**Les impacts sur l'habitat** : des démolitions ou acquisitions d'une quinzaine de bâtiments.

**Les impacts liés au bruit** : un niveau sonore plus élevé maintenu sur de nombreuses habitations.

**Les impacts sur l'environnement** : la variante aménagement sur place implique le franchissement de cours d'eau permanents et d'espaces boisés.

**Les impacts sur le milieu agricole** : du fait de l'itinéraire de substitution nécessaire, il y aura au final une emprise sur le milieu agricole, venant s'ajouter à celle de l'élargissement de la RN, comparable à celle d'un tracé neuf.

**Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers** : des déviations provisoires seront nécessaires à plusieurs reprises lors du chantier (lorsque la RN 164 sera rectifiée au niveau de Loméven, pour créer l'échangeur sur RD 790, lors de la réalisation des ouvrages d'art destinés au rétablissement des communications, en particulier celui de la RD 31).

La construction des itinéraires de substitution devra également précéder les travaux d'aménagement de la 2x2 voies pour maintenir les accès pour les riverains. Ceux-ci seront durablement modifiés de par l'interdiction d'accès direct sur la voie express.

**Le coût de l'aménagement** : au stade de l'étude des variantes envisagées, le coût de la variante aménagement sur place, associée à l'itinéraire de substitution nord, est estimé à 86 M€ TTC (103 M€ TTC avec le doublement de la déviation de Plouguernevel).

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.

### Les mesures d'insertion dans les milieux naturels

Dans le secteur de Kerspern, proche de la réserve naturelle des Landes de Lann Bern, la création d'un passage grande faune sera étudiée.

Par contre, la configuration de la voie permettra plus difficilement d'assurer des transparences pour la grande faune au niveau du ruisseau de Pont Douai ou de Koat Pin, si elles s'avéraient nécessaires.

L'avantage principal de la variante aménagement sur place est de ne pas engendrer de nouvelles coupures du paysage et de moins fragmenter les parcelles agricoles existantes. C'est aussi la solution d'aménagement qui capte le plus de trafic.

# 3 Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.3 La variante « sud »

### Les caractéristiques de l'aménagement (d'ouest en est)

D'une longueur de 15,9 km (en incluant le doublement de la déviation de Plouguernével), la variante sud se raccorde aux 2x2 voies existantes à hauteur de Loméven.

Le tracé s'écarte ensuite de la RN 164 existante et la longe par le sud. À partir de l'échangeur avec la RD 87 le tracé s'oriente vers le nord pour couper la RN 164 actuelle entre Kermabjean et Pont Douai. Il passe au nord de Toulazen, et franchit successivement la RD 23 au nord de Lanhellen, puis la voie verte au sud de l'hippodrome. Le tracé atteint alors la RD 790. Le projet traverse la zone d'activités Kerjean - La Garenne, en proposant un échangeur sur la RD 790. Il gagne enfin la déviation de Plouguernevel au sud de Kervez.

### Les échangeurs de la variante « sud »

Si l'implantation de l'échangeur sur la RD 87 peut être possible plus à l'est, avec la RD 3, il induirait des impacts significativement plus importants (notamment sur la zone humide d'accompagnement du ruisseau de Pont Douai).

L'échangeur sur la RD 790, au sud de la zone d'activités et proche du carrefour actuel entre RD 790 et RN 164, est également possible, plus à l'est, au-delà du giratoire de Kerlouis. Dans ce cas, le report de trafic sur le projet est alors moins satisfaisant, et les impacts sur l'environnement plus importants.

Pour ces raisons, ces options n'ont pas été privilégiées.

C'est l'actuelle RN 164 qui jouera le rôle d'itinéraire de substitution pour les véhicules non autorisés sur la 2x2 voies, ce qui modifiera peu les pratiques actuelles et n'occasionnera pas d'allongement de parcours.

| THEMES   | Variante sud                                     |
|--|--|
| Surface agricole touchée   | 27,3 Ha  |
| Zones humides touchées estimées  | 2,86 Ha  |
| Nombre d'habitations situées à 50 m et à 200 m de part et d'autre de la variante | 177 habitations à 200 m<br>16 habitations à 50 m |
| Nombre de bâtiments d'habitation ou de commerce à acquérir                       | 4 acquisitions de bâtiment d'habitation          |
| Trafic attendu en 2025 sur la section la plus chargée de la nouvelle RN 164      | 9 500 véhicules/jour                             |
| Coût du projet   | 92 M€ TTC  |



Quenropers et Lanhellen

## Les enjeux et les impacts

**Les impacts sur l'habitat :** le choix de cette variante engendrerait la démolition de quelques constructions (dont une habitation) dans le secteur de l'échangeur RD 790. On noterait également une emprise sur la zone d'activités Kerjean – La Garenne.

**Les impacts sur l'environnement :** le paysage serait impacté dans le secteur de l'hippodrome.

Le tracé coupe des espaces boisés et de nombreuses haies et traverse plusieurs zones humides : celle au niveau de la voie verte au sud de l'hippodrome et celle au nord de Toulhuit.

**Les impacts sur le milieu agricole :** les emprises sur le milieu agricole sont parmi les principaux impacts de cette variante.

**Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :** des déviations provisoires seront nécessaires à plusieurs reprises lors du chantier : lorsque la RN 164 sera rectifiée au niveau de Loméven et lors de la réalisation des ouvrages d'art destinés au rétablissement des communications.

La réalisation de ces déviations provisoires permettra de maintenir des conditions de circulation proches de celles existantes hors travaux.

### Le coût de l'aménagement

Au stade de l'étude des variantes envisagées, le coût de la variante sud est estimé à 75 M€ TTC (92 M€ TTC avec le doublement de la déviation de Plouguernével).

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.

### Les mesures d'insertion dans les milieux naturels

Dans le secteur de Ty-coat et de Kerspern, la création d'un passage grande faune sera à étudier. C'est également le cas pour la zone située entre Kermabjean et Pont Douai.

La variante sud recherche un certain compromis pour limiter l'impact sur le milieu naturel, la consommation d'espace et le parcellaire agricole. Elle réutilise en partie l'emplacement réservé au PLU de Rostrenen. Elle offre également, depuis l'échangeur avec la RD 790, une visibilité d'accès à la fois à la zone d'activités Kerjean – La Garenne et à Rostrenen.



# 3 Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.4 La variante « nord »

### Les caractéristiques de l'aménagement (d'ouest en est)

D'une longueur de 16,6 km (en incluant le doublement de la déviation de Plouguernével), la variante Nord se raccorde sur la 2x2 voies existante à hauteur de Loméven. Le tracé s'écarte ensuite de la RN 164 existante et la longe par le sud, et accueille un échangeur au niveau de la RD 87. A partir de l'échangeur RD 87, il s'oriente vers le nord pour couper la RN 164 actuelle à hauteur de Pont Douai. Le tracé franchit la RD 23 et la voie verte à l'est de Kerjoly, s'oriente ensuite vers l'est et franchit la RD 31. Le projet coupe la RD 790 au nord de la zone d'activités Kerjean – La Garenne. Un échangeur est proposé sur cette voie. Il rejoint enfin la déviation de Plouguernével au sud de Kervez.

### Les échangeurs de la variante « nord »

Si l'implantation de l'échangeur sur la RD 87 avait été possible plus à l'est avec la RD 3, il induirait des impacts significativement plus importants (en particulier sur la zone humide qui accompagne le ruisseau de Pont Douai).

L'échangeur sur la RD 790, placé au nord de la zone d'activités et éloigné de l'agglomération de Rostrenen, serait également possible à l'est du giratoire de Kerlouis (plus proche de l'agglomération de Rostrenen mais desservant moins directement la zone d'activités). Dans ce cas, le report de trafic sur le projet est alors moins satisfaisant, et les impacts sur l'environnement plus importants.

Pour ces raisons, ces options n'ont pas été privilégiées.

C'est l'actuelle RN 164 qui jouera le rôle d'itinéraire de substitution pour les véhicules non autorisés sur la 2x2 voies, ce qui modifiera peu les pratiques actuelles et n'occasionnera pas d'allongement de parcours.

| THEMES   | Variante nord                                    |
|--|--|
| Surface agricole touchée   | 31,1 Ha  |
| Zones humides touchées estimées  | 3,4 Ha   |
| Nombre d'habitations situées à 50 m et à 200 m de part et d'autre de la variante | 166 habitations à 200 m<br>11 habitations à 50 m |
| Nombre de bâtiments d'habitation ou de commerce à acquérir                       | 2 acquisitions de bâtiments d'habitation         |
| Trafic attendu en 2025 sur la section la plus chargée de la nouvelle RN 164      | 8 300 véhicules/jour                             |
| Coût du projet   | 88,5 M€ TTC                                      |



Croaz Anna – Kermabjean

## Les enjeux et les impacts

**Les impacts sur l'habitat** : aucune habitation ne sera détruite.

**Les impacts liés au bruit** : les nuisances sonores seront ressenties par un nombre limité d'habitations, étant donné le caractère rural peu dense du secteur traversé. L'étude acoustique permettra d'identifier le cas échéant les besoins en protection phonique supplémentaire (écran acoustique, merlon phonique, etc.) pour les habitations.

**Les impacts sur l'environnement** : les coupures d'espaces boisés et de nombreuses haies, ainsi que la traversée de plusieurs zones humides dans le secteur de Pont Douai, sont les principaux impacts environnementaux de la variante nord.

**Les impacts sur le milieu agricole** : les emprises sur le milieu agricole sont parmi les principaux impacts de la variante nord.

Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers : des déviations provisoires seront nécessaires à plusieurs reprises lors du chantier : lorsque la RN 164 sera rectifiée au niveau de Loméven et lors de la réalisation des ouvrages d'art destinés au rétablissement des communications.

### Le coût de l'aménagement

Au stade de l'étude des variantes envisagées, le coût de la variante nord est estimé à 71,5 M€ TTC (88,5 M€ TTC avec le doublement de la déviation de Plouguernével).

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.

### Les mesures d'insertion dans les milieux naturels

Des passages grande faune seront étudiés dans le secteur de Ty-coat et de Kerspern et dans le secteur de Pont Douai, à l'ouest de l'échangeur de la RD 790.

L'avantage de la variante nord réside à la fois dans son faible impact sur le bâti, et dans le fait que son tracé ne sépare pas Rostrenen de ses zones d'activités, sans contraindre donc le développement urbain.



# [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.5 Analyse comparative des variantes

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille d'analyse multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible.

Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur verte, jaune et rouge, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.

### Synthèse de l'analyse comparative des variantes retenues :

| THÈMES  | Variante ASP*    | Variante Sud | Variante nord |
|---|------------------|--------------|---------------|
| Milieu physique                                   | Très défavorable | Défavorable  | Favorable     |
| Milieu naturel                                    | Très défavorable | Favorable    | Favorable     |
| Zones humides                                     | Favorable        | Favorable    | Défavorable   |
| Paysage   | Favorable        | Défavorable  | Favorable     |
| Patrimoine culturel                               | Défavorable      | Favorable    | Favorable     |
| Habitat et nuisances sonores                      | Très défavorable | Défavorable  | Favorable     |
| Urbanisme et principaux réseaux divers            | Très défavorable | Défavorable  | Favorable     |
| Activité agricole                                 | Défavorable      | Favorable    | Défavorable   |
| Autres activités économiques, tourisme et loisirs | Favorable        | Favorable    | Défavorable   |
| Longueur du projet                                | 15,9 km          | 15,9 km      | 16,6 km       |
| Confort / caractéristiques géométriques           | Défavorable      | Favorable    | Défavorable   |
| Report de trafic sur le projet (horizon 2025)     | Très favorable   | Favorable    | Défavorable   |
| Coût de l'opération : faisabilité technique       | Défavorable      | Favorable    | Favorable     |

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

\* La variante ASP (aménagement sur place) prend en compte la variante d'itinéraire de substitution n°1

### En annexe :

- Tableaux détaillés d'analyse comparative, pages 40 et 41.



#### Une mobilité facilitée

La variante aménagement sur place table sur la réutilisation de la route existante pour limiter les impacts. Il est vrai qu'elle impacte alors très peu le paysage, et que la section courante ne crée pas de coupures nouvelles dans le parcellaire agricole. C'est aussi la plus attractive en termes de trafic, donnant une bonne lisibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen. Néanmoins, la problématique des itinéraires de substitution implique au final une consommation d'espace agricole plus importante que la variante sud, et des enjeux sur le milieu naturel au moins aussi importants que pour cette variante sud. En outre, elle est porteuse de contraintes pour les riverains, avec des temps de parcours pour les zones anciennement desservies par la RN qui seront rallongés. Enfin, l'environnement habité rend délicate son insertion dans l'environnement humain (nettement plus de destruction de bâti et de nuisances sonores que les autres variantes). Le tout pour un coût assurément plus élevé que les autres variantes.

#### Un milieu naturel préservé

La variante sud influe moins que les deux autres variantes sur le milieu naturel du territoire traversé du projet. Au niveau du paysage – de moindre qualité néanmoins que celui traversé par la variante nord – cette variante contribuera à créer un effet de coupure au nord de l'agglomération.

L'influence sonore et l'influence sur l'habitat sont intermédiaires entre la variante nord – la plus favorable – et la variante aménagement sur place – la plus défavorable. Elle est moins attractive pour le trafic que la variante aménagement sur place, mais plus que la variante nord. Néanmoins elle ne présente pas les mêmes désagréments pour les riverains de la RN 164 que l'aménagement sur place, et donne une meilleure lisibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen que la variante nord.

Son coût est du même ordre que celui de la variante nord. La variante sud est une solution qui semble présenter un certain équilibre dans ses avantages et inconvénients.

#### Un environnement humain favorisé

La variante nord témoigne d'une volonté de rechercher un tracé qui évite au maximum les impacts sur le milieu humain. De fait, c'est la solution la plus avantageuse en termes d'habitat et de nuisances sonores. Néanmoins, c'est la moins favorable à l'environnement naturel et celle qui consomme le plus d'espace agricole. Elle demandera également une attention particulière pour son insertion paysagère dans un paysage de bocage. Enfin, elle répond moins bien en termes de desserte du territoire, car c'est celle qui capte le moins de trafic et donne moins de visibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen. Elle n'est pas non plus très avantageuse pour l'impact sur les milieux naturels.



# [4] Suites données à la concertation préalable

Le chantier lié à l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, passant notamment par la concertation publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

→ **La concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013.**

Après la phase des études préalables, la concertation est un temps fort de rencontre et de dialogue. Elle a pour objet de présenter le projet, ses scénarios et ses variantes, d'en débattre afin d'évaluer quelle sera la meilleure solution à retenir.

## **Le bilan de concertation**

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira un bilan de la concertation, qui dressera une synthèse des avis et des observations. Celui-ci sera soumis à l'avis des communes concernées, puis rendu public.

Au terme de la concertation, il s'agira pour le maître d'ouvrage de retenir une variante qui sera approfondie, puis soumise à enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

## **Les études techniques d'avant-projet**

C'est la prochaine étape d'études. À l'issue de la concertation, la variante retenue sera donc étudiée en détail afin de fixer plus précisément les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts, etc.

## **L'étude d'impact**

Ce dossier prend en compte les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.



## **Les « mesures compensatoires »**

Dans le cadre d'impacts significatifs sur le milieu humain ou naturel, des mesures compensatoires seront mises en œuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet, quand il n'a pas été possible de les supprimer ou de les minimiser. L'objectif est de rétablir une situation d'une qualité globale au moins égale à la situation initiale.

Parmi ces mesures compensatoires, il peut s'agir de travaux de restauration de milieux ou d'espèce, des opérations de protection comme la mise en place de murs anti bruit.

## **L'enquête publique**

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

## **La Déclaration d'utilité publique (DUP)**

Au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors, si l'ensemble des éléments est favorable, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Les études de détail peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.

## Les autres démarches

### Les acquisitions foncières

La DUP délimitera le périmètre des terrains que le maître d'ouvrage est susceptible d'acquérir. Ces terrains feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire, qui permet de déterminer avec précision les parcelles à acquérir et leurs propriétaires. Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens. Il sera appuyé par les services de France Domaine, qui proposeront des prix en fonction des transactions observées dans le secteur concerné et de l'état du marché immobilier. Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

### L'aménagement foncier agricole et forestier

Des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seront générés par le projet d'aménagement : prélèvement de surfaces, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, pertes de surfaces d'épandage, etc.

Pour faire suite au choix de la variante retenue, une étude plus détaillée permettra de mesurer plus précisément ces impacts et d'apporter des réponses. Il pourra par exemple s'agir de passages agricoles sur ou sous la route nationale. Dans le cas d'une réorganisation de certaines exploitations, une procédure d'aménagement foncier ou d'échanges amiables pourra être mise en œuvre. Ce type de procédure pourra permettre le renforcement et la pérennisation optimale des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

### La démarche « espèces protégées »

Compte tenu des enjeux écologiques du projet, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNP). C'est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2) : elle permet la demande d'une dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement. Elle est précédée d'une phase de mise à disposition du public du contenu du dossier.

### Le dossier loi sur l'eau

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier). Si les études d'avant-projet sont suffisamment détaillées, le maître d'ouvrage peut fusionner l'enquête publique préalable à la DUP et l'enquête publique « loi sur l'eau ».

## Un délai de 6 à 8 ans

sera nécessaire après la concertation pour la mise en service du nouveau tronçon de route.



\* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

## Biodiversité

La biodiversité désigne la diversité du monde vivant au sein de la nature.

## Bocage

Le terme bocage, issu de l'ouest de la France, évoque un réseau de haies structuré et assez dense. Le bocage est un patrimoine boisé à grand intérêt écologique.

## Études préalables

La réalisation d'une opération d'aménagement suppose la réalisation d'études préparatoires au projet de la collectivité. Les études préalables permettent de s'assurer de la faisabilité de l'opération, sur les aspects techniques, économiques et également juridiques.

## Impacts

Conséquences d'un projet dans le domaine de l'environnement, qui peuvent être négatives ou positives.

## Itinéraire de substitution

Il caractérise un réseau associé à un réseau principal (autoroute ou voie express) auquel il se substitue lorsque ce dernier connaît des perturbations.

## Maître d'ouvrage

Personne physique ou morale, publique ou privée, initiatrice d'un projet.

## Mesures d'insertion

Il s'agit globalement d'assurer une insertion fine du projet dans le paysage et la mise en valeur des territoires.

## Modélisation du trafic

Elle permet d'obtenir des éléments de diagnostics physiques (charge, temps de parcours, vitesses, etc.) d'un projet d'aménagement à un horizon temporel fixé, compte tenu de la définition de scénarii.

## Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

## Trafic d'échange

Origine des véhicules à l'intérieur de la zone étudiée et destination des véhicules à l'extérieur de la zone d'échange, et réciproquement.

## Trafic local

Les véhicules qui se déplacent à l'intérieur de la zone étudiée.

## Variante

Solution alternative d'un projet, comprenant des propositions de mesures d'évitement et/ou de réduction des impacts ; la variante retenue selon une analyse multicritères après avoir écarté d'autres variantes, peut être affinée au cours de l'élaboration du projet.

## Voies ou routes express

« Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles uniquement en des points aménagés à cet effet et, qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules », Code de la voirie routière annexé à la loi n°89- 413 du 22 juin 1989, Article L.151-1.

## Zones humides

Terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (préférant les milieux humides) pendant au moins une partie de l'année.

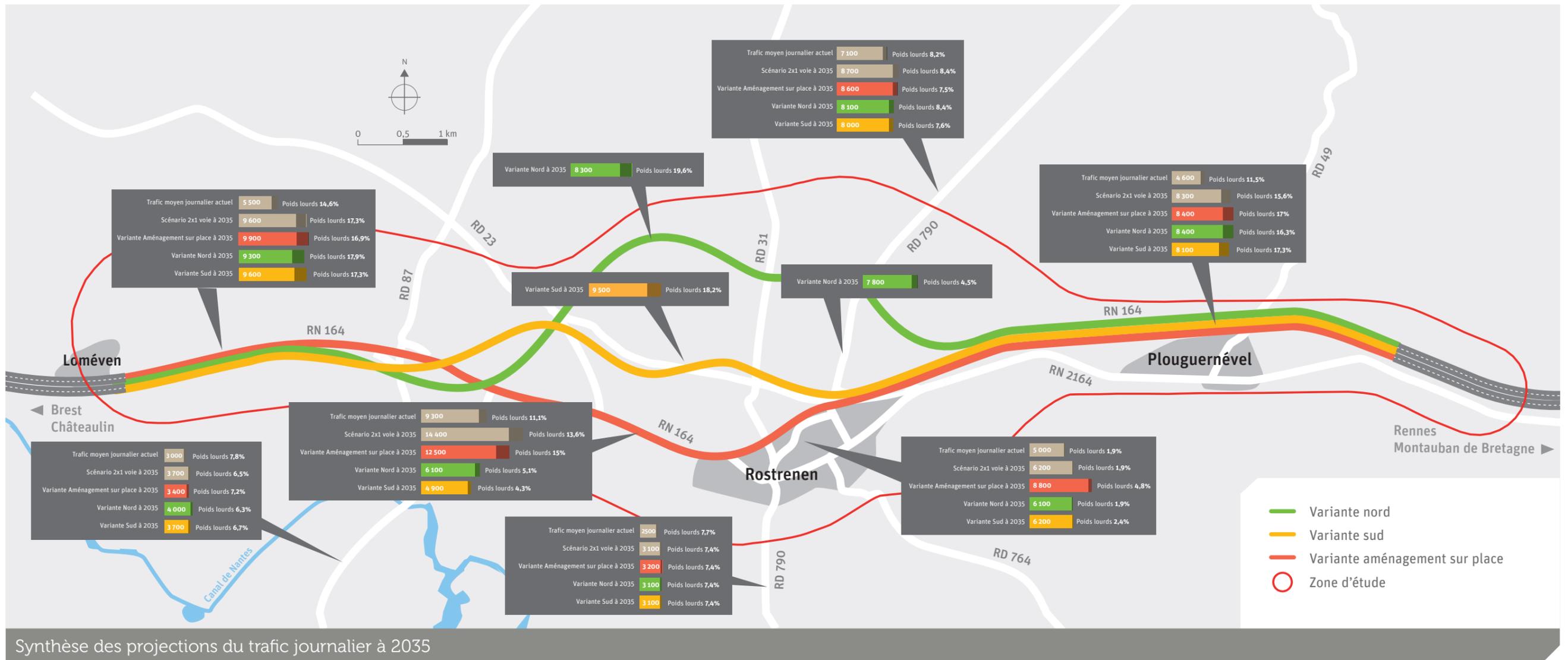


Kerbiterrien - Ty-Coat - Kespern - Parc d'activité de Gopéren - Coatrennec

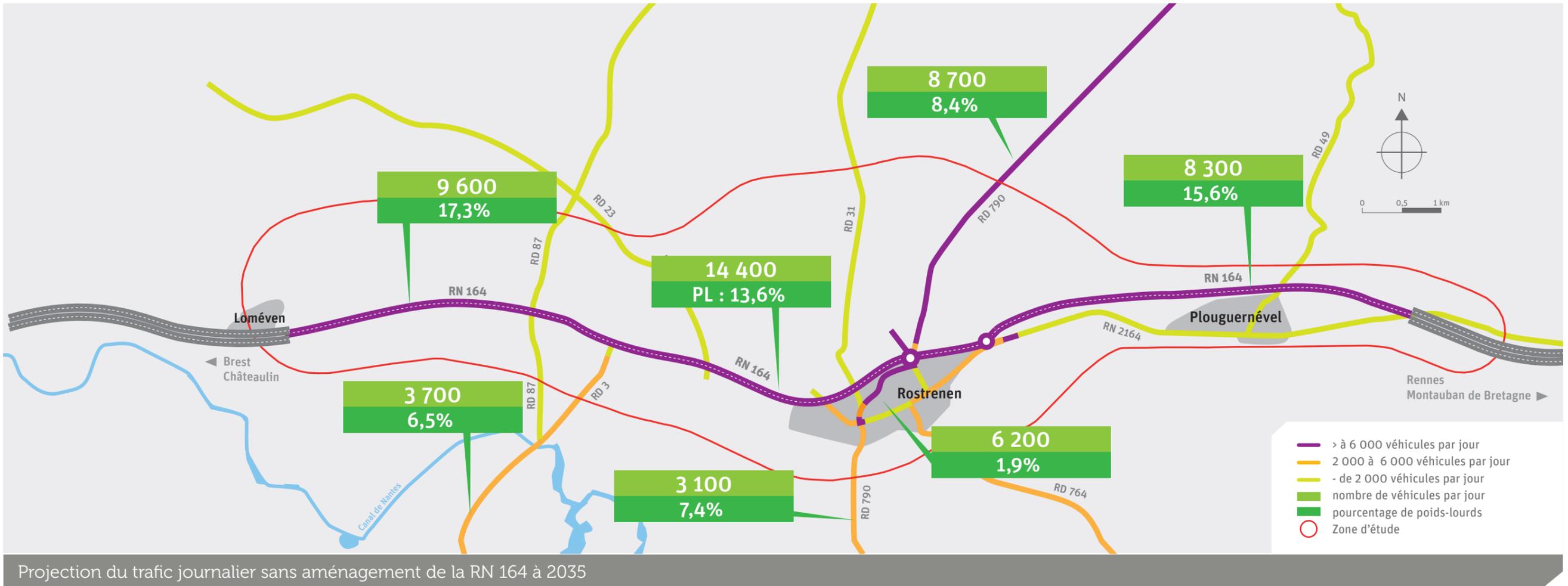
# [6] Les annexes

---

|   |                |
|---|----------------|
| Synthèse des projections du trafic journalier à 2035 .....                                    | <b>p.33</b>    |
| Projection du trafic journalier<br>sans aménagement de la RN 164 à 2035 .....                 | <b>p.34</b>    |
| Projection du trafic journalier,<br>variante aménagement sur place à 2x2 voies à 2035 .....   | <b>p.35</b>    |
| Projection du trafic journalier,<br>variante nord à 2x2 voies à 2035 .....                    | <b>p.36</b>    |
| Projection du trafic journalier,<br>variante sud à 2x2 voies à 2035 .....                     | <b>p.37</b>    |
| Synthèse des enjeux (1/2).....  | <b>p.38</b>    |
| Synthèse des enjeux (2/2) .....   | <b>p.39</b>    |
| Analyse comparative des variantes retenues .....  | <b>p.40-41</b> |
| Variante aménagement sur place :<br>analyse comparative des itinéraires de substitution ..... | <b>p.42</b>    |
| Échangeurs Est de la variante Nord.....   | <b>p.43</b>    |
| Échangeurs Ouest de la variante Nord .....  | <b>p.44</b>    |
| Échangeurs Ouest de la variante Sud.....  | <b>p.45</b>    |
| Échangeurs Est de la variante Sud .....   | <b>p.46</b>    |
| Tracés des variantes non-retenues .....   | <b>p.47</b>    |
| Variants envisagées :<br>synthèse de l'analyse comparative .....                              | <b>p.48</b>    |



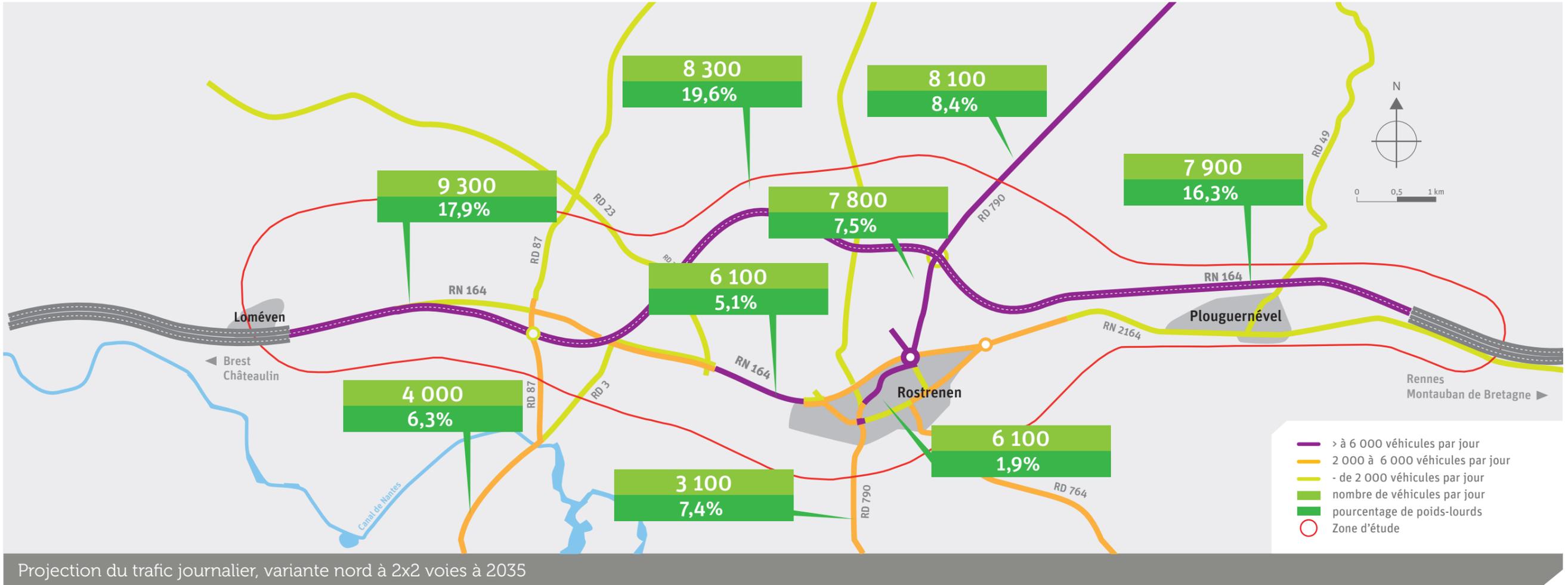
# [6] Les annexes

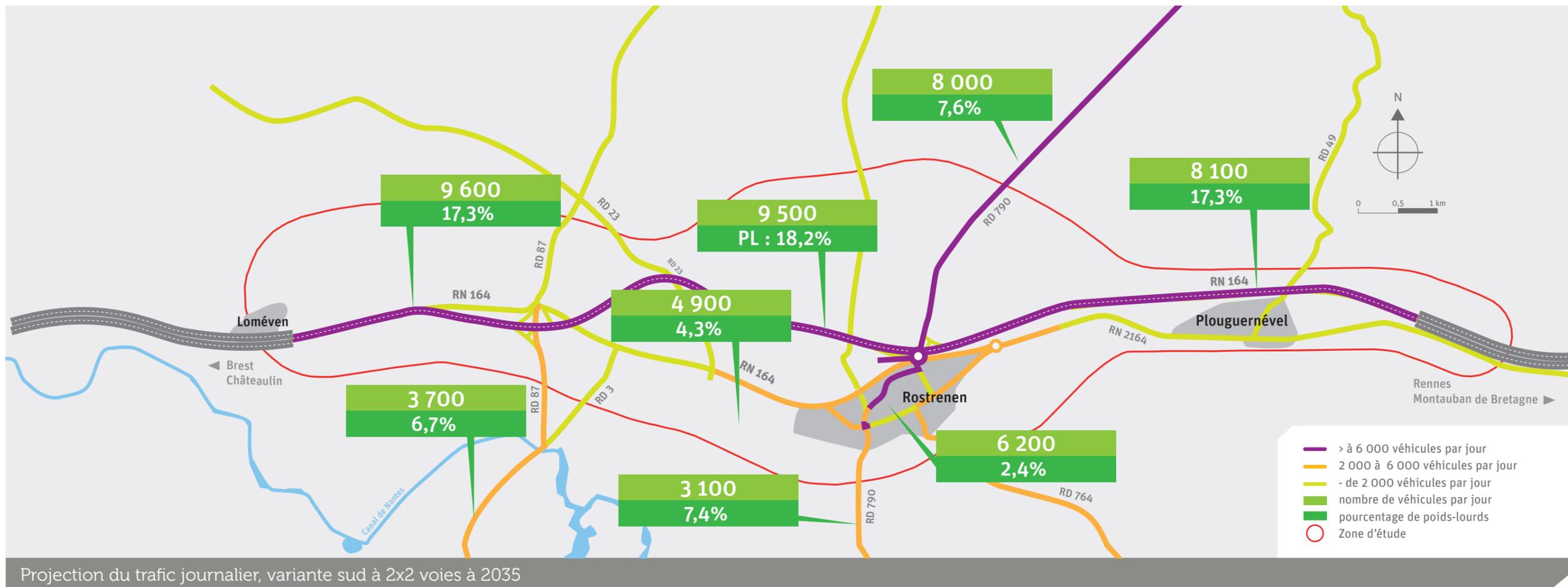


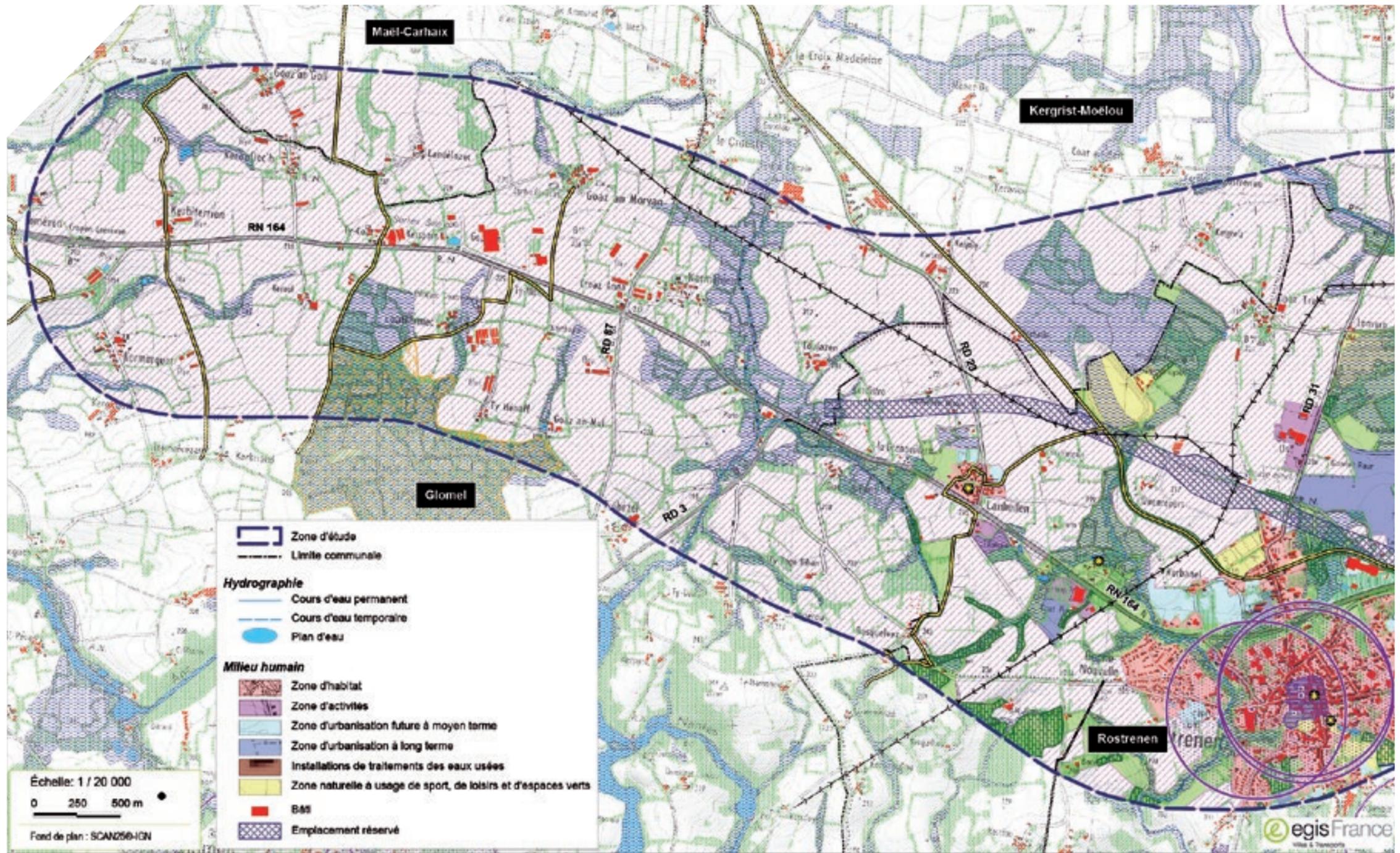


Projection du trafic journalier, variante aménagement sur place à 2x2 voies à 2035

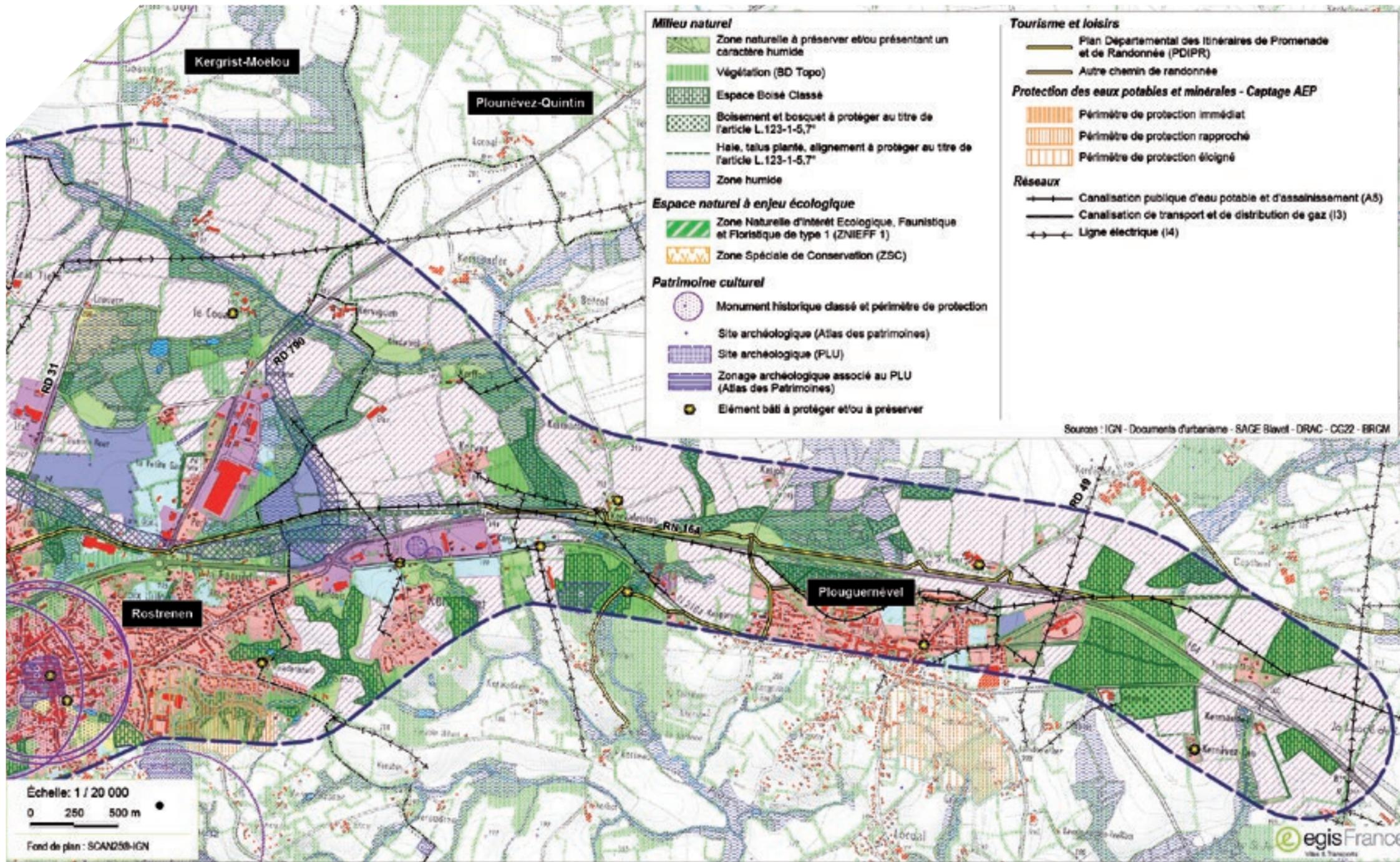
# [6] Les annexes







Synthèse des enjeux (1/2)



Synthèse des enjeux (2/2)

# [6] Les annexes

## Analyse comparative des variantes retenues :

| THÈMES  | Variante ASP*  | Variante sud   | Variante nord  |
|---|--|--|--|
| Milieu physique   |  |  |  |
|   | <b>3 cours d'eau permanents</b> traversés (le ruisseau de Saint-Jacques et son affluent en rive droite, Le Doré)<br><b>2 cours d'eau temporaires</b> traversés (ruisseaux de Kermabjean et de Saint-Jacques)   | <b>1 cours d'eau permanent</b> traversé (Le Doré)<br><b>2 cours d'eau temporaires</b> traversés (ruisseaux de Kermabjean et de Saint-Jacques)  | <b>1 cours d'eau permanent</b> traversé (Le Doré)<br><b>1 cours d'eau temporaire</b> traversé (ruisseau de Kermabjean)   |
| Milieu naturel  |  |  |  |
|   | <b>24 bois et 96 haies</b> touchés (bois et haies touchés par la section courante et les itinéraires de substitution)  | <b>3 bois et 28 haies</b> touchés (bois touchés situés au Nord et au Nord-est du centre-ville de Rostrenen et dans la vallée du ruisseau de Kermabjean)  | <b>3 bois et 38 haies</b> touchés (bois touchés situés au Nord, au Nord-est et au Nord-ouest de la zone d'activités de la Petite Garenne)  |
| Zones humides   |  |  |  |
|   | Superficie touchée estimée :<br>26 700 m <sup>2</sup> , soit <b>2,67 Ha</b>  | Superficie touchée estimée :<br>28 600 m <sup>2</sup> , soit <b>2,86 Ha</b>  | Superficie touchée estimée :<br>34 000 m <sup>2</sup> , soit <b>3,4 Ha</b>   |
| Paysage   |  |  |  |
|   | La réutilisation de la RN existante <b>évite la création d'une nouvelle coupure paysagère</b> . La proximité de la 2x2 voies projetée et des habitations impliquera localement la mise en oeuvre d'écrans ou de merlons phonique qui impacteront les vues des riverains. | Création d'une bande étroite avec la RN actuelle sur la section située à l'ouest de la RD 3. Forte <b>proximité avec l'hippodrome</b> et ses haies bocagères, secteur à <b>forts enjeux paysagers</b> . Impact sur le paysage nord de Rostrenen limité par configuration en déblai du projet. Création d'une bande étroite avec la RN actuelle à l'est de la RD 790. | Création d'une bande étroite avec la RN actuelle sur la section située à l'ouest de la RD 3. Le tracé neuf compris entre la RD 3 et la RD 790, passant très au nord de la RN164, créera une <b>nouvelle coupure paysagère</b> , et interceptera de nombreuses haies bocagères. |
| Patrimoine culturel   |  |  |  |
|   | <b>3 périmètres de protection de monuments historiques</b> protégés traversés sur leur frange Nord.<br>2 sites archéologiques touchés.   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>2 sites archéologiques touchés.   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>3 sites archéologiques touchés.   |
| Habitat et nuisances sonores  |  |  |  |
| Estimation du nombre d'habitations concernées dans un fuseau de 200 m / 50 m de part et d'autre du tracé de la variante | <b>533 hab</b> (200 m) / <b>96 hab</b> (50 m)  | <b>177 hab</b> (200 m) / <b>16 hab</b> (50 m)  | <b>166 hab</b> (200 m) / <b>11 hab</b> (50 m)  |
| Acquisition de bâtiment d'habitation ou de commerce   | <b>7 acquisitions de bâtiments d'habitation</b><br><b>1 acquisition de bâtiment commercial</b> (2 commerces dans 1 seul bâtiment)  | <b>3 acquisitions de bâtiment d'habitation</b><br><b>1 acquisition de bâtiment commercial</b> (2 commerces dans 1 seul bâtiment)   | <b>2 acquisitions de bâtiments d'habitation</b>  |

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

\* La variante ASP prend en compte la variante d'itinéraire de substitution n°1

| THÈMES  | Variante ASP  | Variante sud  | Variante nord   |
|---|---|---|---|
| Urbanisme et principaux réseaux divers  |   |   |   |
|   | Variante <b>réutilisant environ 3% de l'emplacement réservé</b> pour le projet. <b>1 zone d'urbanisation future traversée</b> ; surface touchée estimée : <b>11 000 m²</b> .<br>2 Espaces boisés Classés touchés.   | Variante <b>réutilisant environ 63% de l'emplacement réservé</b> pour le projet. <b>3 zones d'urbanisation futures traversées</b> à l'Ouest et à l'Est de Park ar Mas (Rostrenen) ; surface touchée estimée : <b>11 300 m²</b> .<br>Aucun Espace boisé Classé touché. | Variante <b>réutilisant environ 17% de l'emplacement réservé</b> pour le projet. Aucune zone d'urbanisation future traversée.<br>Aucun Espace boisé Classé touché.  |
| Activite agricole   |   |   |   |
| Estimation de la superficie du zonage agricole touchée                                  | <b>30,7 Ha</b>  | <b>27,3 Ha</b>  | <b>31,1 Ha</b>  |
| Autres activites économiques, tourisme et loisirs                                       |   |   |   |
|   | Activités commerciales en rive de RN 164 actuelle <b>desservies par des itinéraires de substitution</b> pouvant générer des allongements de parcours. <b>Accès difficile à l'Hôtel restaurant</b> (sud Kerbanel). <b>Desserte rapide de la zone d'activités Kerjean - La Garenne.</b> | Activités commerciales en rive de RN 164 actuelle <b>desservies par l'actuelle RN</b> . Tracé <b>proche de l'hippodrome</b> et de la piste d'entraînement. <b>Desserte rapide de la zone d'activités Kerjean - La Garenne.</b>  | Activités commerciales en rive de RN 164 actuelle <b>desservies par l'actuelle RN</b> . <b>Accès éloigné de la partie sud de la zone d'activités Kerjean - La Garenne</b> , et de la zone destinée à l'accueil d'activités économiques à l'est de Kerlouis. |
| Longueur du projet  | 15,9 km   | 15,9 km   | 16,6 km   |
| Confort / caracteristiques géometriques   |   |   |   |
|   | Tracé marqué par de nombreux rayons de faibles longueurs, pour coller au tracé de la voie existante (sans déroger à l'ICTAAL L2).   | Tracé assez direct avec alternances d'alignements droits et de courbes de grands rayons.  | Tracé marqué par une longue courbe de rayon modéré au nord-est de Rostrenen.  |
| Report de trafic sur le projet (horizon 2025)   |   |   |   |
| Sur 2x2 voies, section RD3 – RD790<br>Reste sur l'ancienne RN164 à l'ouest de Rostrenen | 12 500 véh/j<br>Sans objet  | 9 500 véh/j<br>4 900 véh/j  | 8 300 véh/j<br>6 100 véh/j  |
| Coût de l'operation / faisabilite technique   |   |   |   |
| <b>TOTAL</b>  | <b>103 M€ TTC</b>   | <b>92 M€ TTC</b>  | <b>88,5 M€ TTC</b>  |

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille d'analyse multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible.

Cette grille, permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur vert, jaune et rouge d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.

# [6] Les annexes

## Variante aménagement sur place : analyse comparative des itinéraires de substitution

| THÈMES  | Itinéraire de substitution nord  | Itinéraire de substitution centre   | Itinéraire de substitution sud   |
|---|--|---|--|
| Milieu physique   |  |   |  |
|   | 1 cours d'eau temporaire traversé (ruisseau de Guernic – Pont Douar)   | 1 cours d'eau permanent et 1 cours d'eau temporaire traversés (ruisseau de Guernic – Pont Douar)                        | 2 cours d'eau permanents traversés (ruisseaux de Guernic – Pont Douar et de Saint-Jacques)   |
| Milieu naturel  |  |   |  |
|   | 3 bois et 6 haies touchés  | 6 bois et 14 haies touchés  | 3 bois et 10 haies touchés   |
| Zones humides   |  |   |  |
|   | Superficie touchée estimée : 3 500 m <sup>2</sup> , soit <b>0,35 Ha</b>  | Superficie touchée estimée : 4 600 m <sup>2</sup> , soit <b>0,46 Ha</b>   | Superficie touchée estimée : 1 500 m <sup>2</sup> , soit <b>0,15 Ha</b>  |
| Paysage   |  |   |  |
|   | Forte proximité avec l'hippodrome et ses haies bocagères   | Forte proximité avec l'hippodrome et ses haies bocagères  | La réutilisation de la voie existante évite la création d'une nouvelle coupure paysagère   |
| Patrimoine culturel   |  |   |  |
|   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>1 site archéologique touché   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>2 sites archéologiques touchés | 3 périmètres de protection de monuments historiques protégés traversés, proximité immédiate des monuments historiques.<br>4 sites archéologiques touchés |
| Habitat et nuisances sonores  |  |   |  |
| Estimation du nombre d'habitations concernées dans un fuseau de 200 m / 50 m de part et d'autre du tracé de la variante | 32 hab   | 15 hab  | 214 hab  |
| Acquisition de bâtiment d'habitation ou de commerce   | Aucune acquisition de bâtiments  | Aucune acquisition de bâtiments   | Aucune acquisition de bâtiments  |
| Urbanisme et principaux réseaux / divers  |  |   |  |
|   | Variante réutilisant l'emplacement réservé de l'Hippodrome à l'échangeur de la RD 790.<br>1 Espace boisé Classé touché | Variante réutilisant l'emplacement réservé de l'Hippodrome à l'échangeur de la RD 790.<br>1 Espace boisé Classé touché  | 2 espaces boisés Classés touchés   |
| Activite agricole   |  |   |  |
| Estimation de la superficie du zonage agricole touchée  | 5 Ha   | 4,7 Ha  | 3,7 Ha   |
| Longueur du projet entre les échangeurs RD 87 et RD 790   | 5,9 km   | 5,9 km  | 6,8 km   |
| Coût de l'opération / faisabilité technique   |  |   |  |
| TOTAL   | 2,9 M€ TTC   | 5,4 M€ TTC  | 2,4 M€ TTC   |

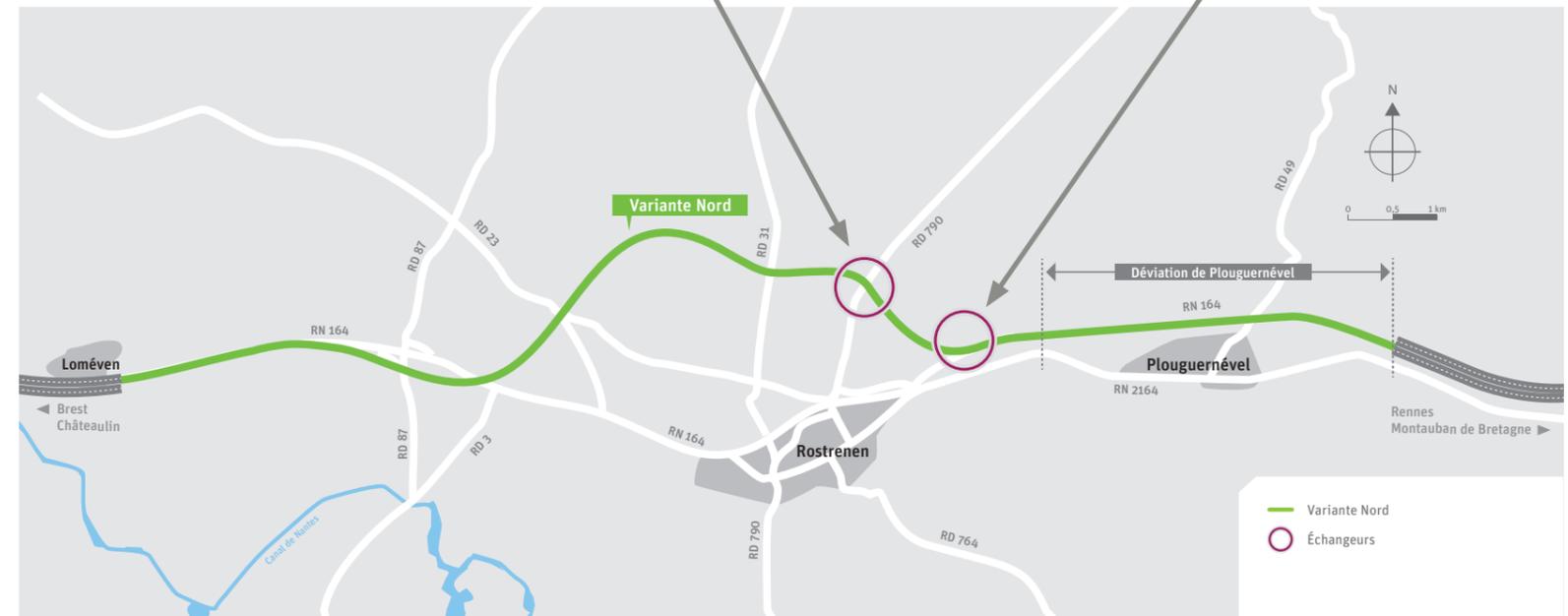
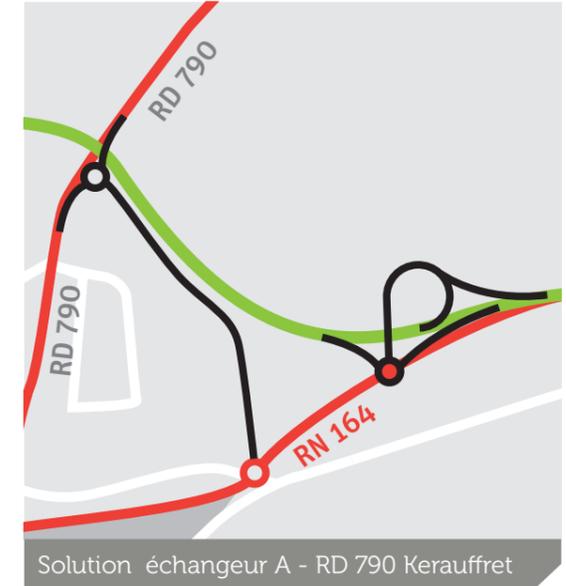
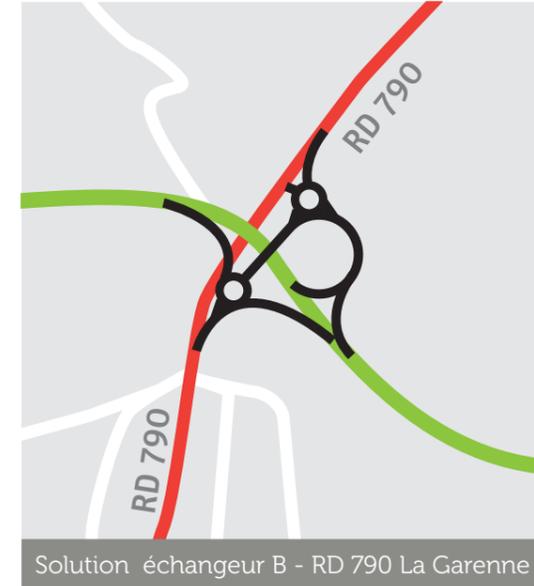
|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

# Échangeurs Est de la variante Nord

## Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur RD790 A Kerauffret                         | Échangeur RD790 B La Garenne                                  |
|---|--|---|
| <b>Milieu physique</b>  |  |   |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                                    | Cours d'eau Le Doré   |
| Ressource en eau  | Aucun captage  | Aucun captage   |
| <b>Milieu naturel</b>   |  |   |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune   | Aucune  |
| Végétation  | Haies et boisements touchés                          | 2 haies et boisements touchés                                 |
| <b>Zones humides</b>  |  |   |
|   | Zone humide impactée sur surface importante          | Pas de zone humide impactée                                   |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |  |   |
| Monuments historiques protégés  | Aucun  | Aucun   |
| Sites archéologiques  | Aucun  | Aucun   |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |  |   |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Habitations proches de l'échangeur                   | Habitations proches de l'échangeur                            |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |  |   |
| Zones d'urbanisation future   | Inclus dans zone d'urbanisation future               | Aucune  |
| Espaces Boisés Classés et Eléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Coupure d'une haie/talus / alignement à protéger     | Aucun   |
| Principaux réseaux divers   | Coupure ligne électrique et canalisation eau potable | -   |
| Emplacements réservés   | En partie dans emplacement réservé                   | En partie dans emplacement réservé                            |
| <b>Activité agricole</b>  |  |   |
| Emprise agricole touchée  | 7,3 ha   | 4,6 ha  |
| Emprise totale de l'échangeur   | 8,2 ha   | 4,9 ha  |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |  |   |
|   | Franchissement PDIPR (V6)                            | Aucune activité touchée, bonne desserte de la zone d'activité |

- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré



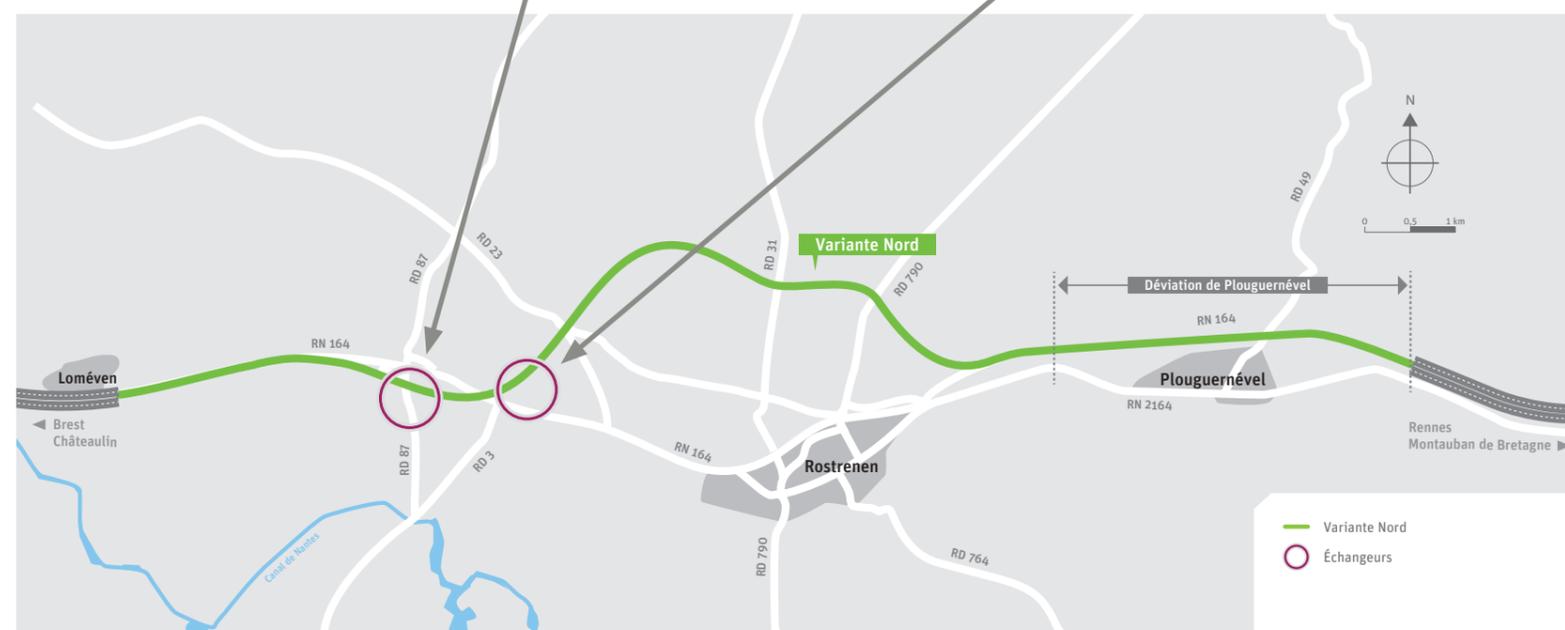
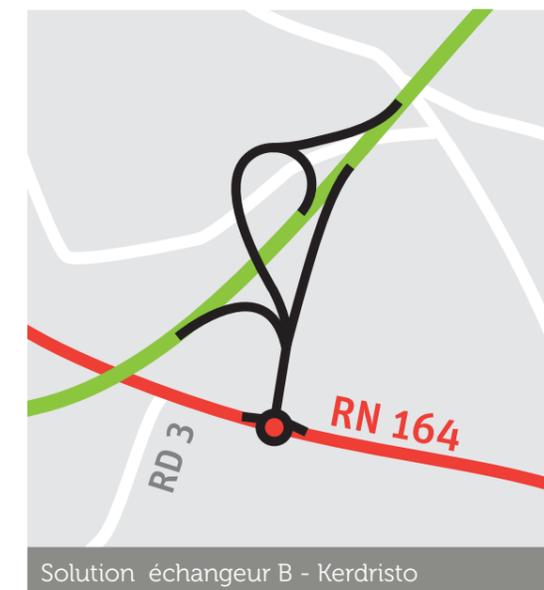
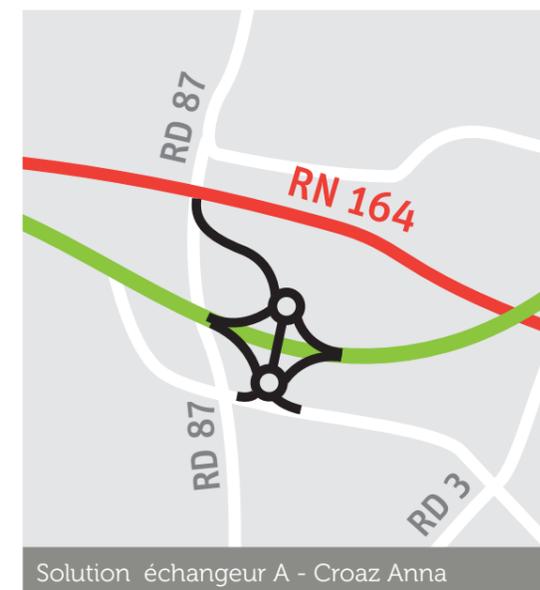
# [6] Les annexes

## Échangeurs Ouest de la variante Nord

### Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur A<br>Croaz Anna               | Échangeur B<br>Kerdristo                    |
|---|---|---|
| <b>Milieu physique</b>  |   |   |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                       | Proximité du ruisseau de Guernic Pont-Douar |
| Ressource en eau  | Aucun captage                           | Aucun captage                               |
| <b>Milieu naturel</b>   |   |   |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune                                  | Aucune                                      |
| Végétation  | 1 haie touchée                          | 5 haies et boisements touchés               |
| <b>Zones humides</b>  |   |   |
|   | Zone humide impactée sur faible surface | Zone humide impactée sur faible surface     |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |   |   |
| Monuments historiques protégés  | Aucun                                   | Aucun                                       |
| Sites archéologiques  | Aucun                                   | Aucun                                       |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |   |   |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Aucune au droit de l'échangeur          | 1 bâti impacté                              |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |   |   |
| Zones d'urbanisation future   | Aucune                                  | Aucune                                      |
| Espaces Boisés Classés et Eléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Aucun                                   | Aucun                                       |
| Principaux réseaux divers   | -                                       | 1 ligne électrique                          |
| Emplacements réservés   | Non concerné                            | En partie dans emplacement réservé          |
| <b>Activité agricole</b>  |   |   |
| Emprise agricole touchée  | 3,3 ha                                  | 8,8 ha                                      |
| Emprise totale de l'échangeur   | 3,3 ha                                  | 8,9 ha                                      |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |   |   |
|   | Aucune activité touchée                 | Aucune activité touchée                     |

- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré



# Échangeurs Ouest de la variante Sud

## Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur A<br>Croaz Anna                    | Échangeur B<br>Kermabjean                    | Échangeur C<br>Toulazen                                    |
|---|--|--|--|
| <b>Milieu physique</b>  |  |  |  |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                            | Cours d'eau Le Doré                          | Ouvrage de franchissement du cours d'eau à l'ouest allongé |
| Ressource en eau  | Aucun captage                                | Aucun captage                                | Aucun captage  |
| <b>Milieu naturel</b>   |  |  |  |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune                                       | Aucune                                       | Aucune   |
| Végétation  | 2 haies et boisements touchés                | 8 haies et boisements touchés                | 2 haies et boisements touchés                              |
| <b>Zones humides</b>  |  |  |  |
|   | Zone humide impactée sur très faible surface | Zone humide impactée sur très faible surface | Zone humide impactée par voie de liaison                   |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |  |  |  |
| Monuments historiques protégés  | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| Sites archéologiques  | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |  |  |  |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Habitations proches de l'échangeur           | Aucune                                       | Aucune   |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |  |  |  |
| Zones d'urbanisation future   | Aucune                                       | Aucune                                       | Aucune   |
| Espaces Boisés Classés et Eléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| Principaux réseaux divers   | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| Emplacements réservés   | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| <b>Activité agricole</b>  |  |  |  |
| Emprise agricole touchée  | 4,0 ha                                       | 5,4 ha                                       | 6,3 ha   |
| Emprise totale de l'échangeur   | 4,0 ha                                       | 5,4 ha                                       | 6,3 ha   |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |  |  |  |
|   | Aucune activité touchée                      | Aucune activité touchée                      | Aucune activité touchée                                    |

- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré



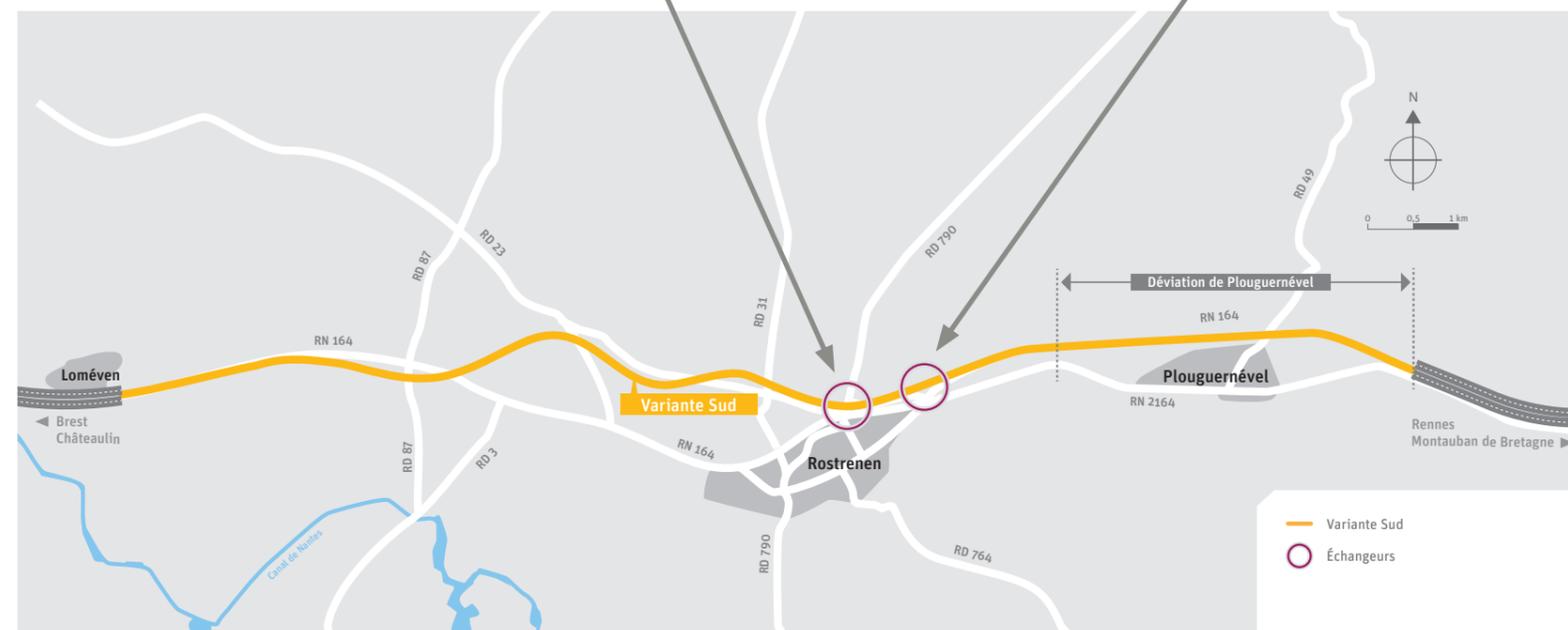
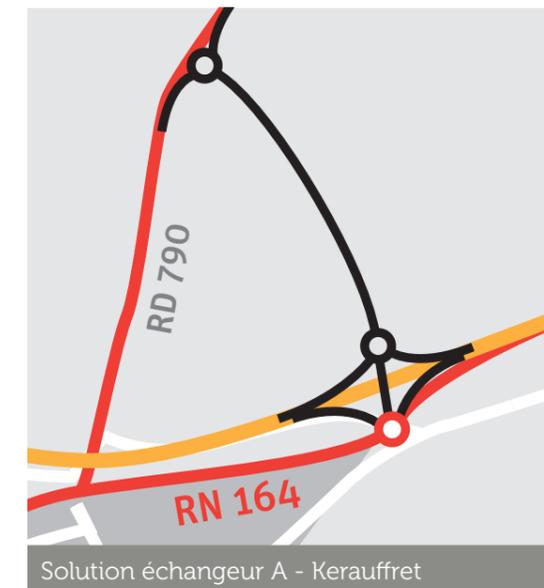
# [6] Les annexes

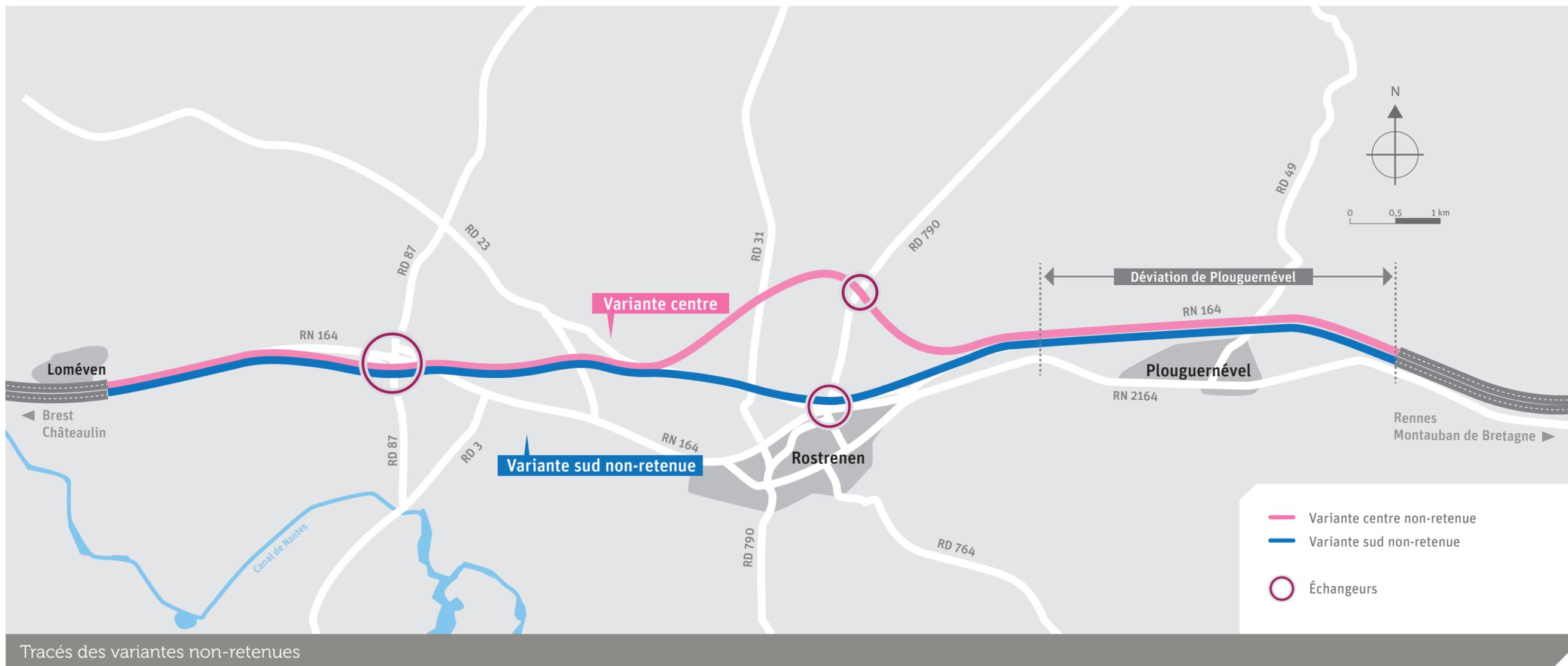
## Échangeurs Est de la variante Sud

### Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur A<br>Kerauffret                      | Échangeur B<br>La Fauvédic             |
|---|--|--|
| <b>Milieu physique</b>  |  |  |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                              | Cours d'eau                            |
| Ressource en eau  | Aucun captage                                  | Aucun captage                          |
| <b>Milieu naturel</b>   |  |  |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune   | Aucune                                 |
| Végétation  | 2 haies et 2 boisements touchés                | 1 haie et 1 boisement touchés          |
| <b>Zones humides</b>  |  |  |
|   | Surface importante de zone humide impactée     | Faible surface de zone humide impactée |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |  |  |
| Monuments historiques protégés  | Aucun  | Aucun                                  |
| Sites archéologiques  | Aucun  | Aucun                                  |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |  |  |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Aucun bâti touché                              | 3 bâtis touchés                        |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |  |  |
| Zones d'urbanisation future   | Inclus dans zone d'urbanisation future         | Inclus dans zone d'urbanisation future |
| Espaces Boisés Classés et Eléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Coupure d'une haie/talus alignement à protéger | Aucun                                  |
| Principaux réseaux divers   | Canalisation eau potable                       | -                                      |
| Emplacements réservés   | En partie dans emplacement réservé             | En partie dans emplacement réservé     |
| <b>Activité agricole</b>  |  |  |
| Emprise agricole touchée  | 4,0 ha   | 200 m <sup>2</sup> (secteur urbanisé)  |
| Emprise totale de l'échangeur   | 7,3 ha   | 3,0 ha                                 |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |  |  |
|   | Franchissement PDIPR (V6)                      | Franchissement PDIPR (V6)              |

- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré





# [6] Les annexes

## Variantes envisagées : Synthèse de l'analyse comparative

| THÈMES  | Variante ASP*    | Variante sud (non retenue) | Variante sud | Variante centre (non retenue) | Variante nord |
|---|------------------|----------------------------|--------------|-------------------------------|---------------|
| Milieu physique                                   | Très défavorable | Défavorable                | Défavorable  | Défavorable                   | Favorable     |
| Milieu naturel                                    | Très défavorable | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Favorable     |
| Zones humides                                     | Favorable        | Défavorable                | Favorable    | Très défavorable              | Défavorable   |
| Paysage   | Favorable        | Très défavorable           | Défavorable  | Défavorable                   | Favorable     |
| Patrimoine culturel                               | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Favorable                     | Favorable     |
| Habitat et nuisances sonores                      | Très défavorable | Défavorable                | Défavorable  | Favorable                     | Favorable     |
| Urbanisme et principaux réseaux divers            | Très défavorable | Favorable                  | Défavorable  | Favorable                     | Favorable     |
| Activité agricole                                 | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Favorable                     | Défavorable   |
| Autres activités économiques, tourisme et loisirs | Favorable        | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Défavorable   |
| Longueur du projet                                | 15,9 km          | 15,6 km                    | 15,9 km      | 16 km                         | 16,6 km       |
| Confort / caractéristiques géométriques           | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Défavorable   |
| Report de trafic sur le projet (horizon 2025)     | Très favorable   | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Défavorable   |
| Coût de l'opération : faisabilité technique       | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Favorable                     | Favorable     |

|   |                           |
|---|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

\* La variante ASP prend en compte la variante d'itinéraire de substitution n°1



La variante sud non retenue n'apportait aucun avantage sur la variante sud retenue, alors qu'elle était plus impactante en termes de zones humides ou d'habitat. La variante centre non retenue n'apportait pas non plus de compromis intéressant entre la variante nord et la variante sud sur les différents enjeux.



Pont Douai – RD 3 – Toulazen



Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne  
10, rue Maurice Fabre - CS 96515  
35065 RENNES CEDEX  
Tél. : 02 99 33 44 82

Courriel  
RN 164-rostrenen@developpement-durable.gouv

Site internet :  
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

