

Dossier de concertation

Mise à 2×2 voies de la RN 164
**Aménagement du secteur
de Plémet**

Juin - juillet 2014



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE





1/ Introduction	p.4
2/ Le territoire du projet.....	p.6
2.1 L'enjeu de mobilité.....	p.6
2.2 L'enjeu de développement.....	p.8
2.3 Les enjeux environnementaux.....	p.10
3/ Le projet d'aménagement soumis à la concertation.....	p.14
3.1 La variante aménagement sur place.....	p.18
3.2 La variante 2 sud dite «plus proche de la RN 164».....	p.20
3.3 La variante 3 sud dite « plus éloignée de l'actuelle RN 164 ».....	p.22
3.4 Un enjeu d'aménagement à prendre en compte : les incidences du projet sur les accès locaux.....	p.24
3.5 Analyse comparée des trois variantes.....	p.32
4/ La concertation, aujourd'hui et demain.....	p.36
5/ Le glossaire	p.38
6/ Les annexes	p.40

1 Introduction

Le projet soumis à la concertation prévoit d'aménager la RN 164 à 2x2 voies, dans le secteur de Plémet, sur une section d'environ 8km comprise entre deux tronçons déjà aménagés, entre le hameau de Bos-Josselin à l'ouest et le hameau de Clos Aubin à l'Est.

Les communes de Plémet et de Laurenan sont concernées par ce nouvel aménagement.

La concertation qui va se dérouler du lundi 16 juin au vendredi 11 juillet 2014 offre aux habitants de ces communes, ainsi qu'à tous les utilisateurs de la RN 164, axe routier majeur du centre Bretagne, la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire.

Le temps de la concertation est un temps d'information, utile pour connaître le projet dans tous ses détails et pouvoir évaluer les différentes propositions avancées par l'Etat, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet.

La RN 164 en chiffres

162 km de long

98 km déjà en 2x2 voies

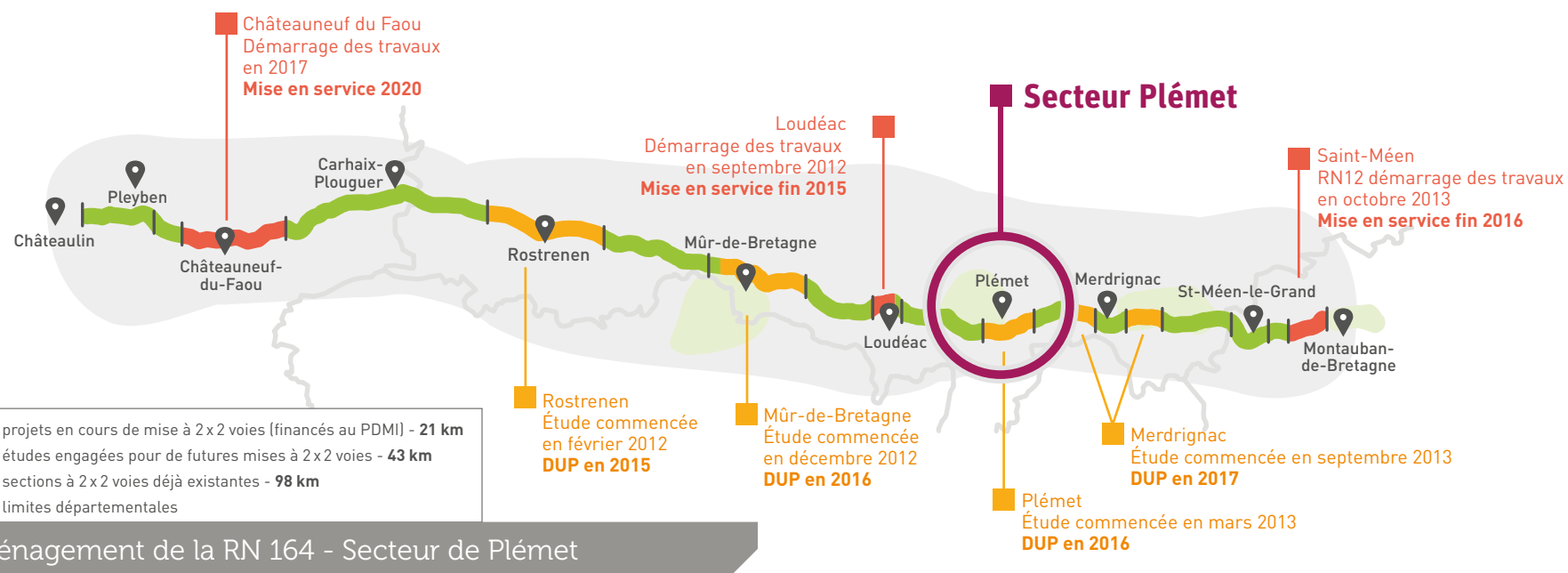
64 km à mettre en 2x2 voies :

- travaux actuellement en cours sur 9 km (Loudéac, Liaison Saint-Méen RN12),
- projet sur le point d'être déclaré d'utilité publique sur 12 km autour de Châteauneuf-du-Faou,
- parmi les 43 km restants figurent les 8 km au niveau de Plémet, mais aussi 11 km au niveau de Mûr-de-Bretagne, 15 km au niveau de Rostrenen et 9 km dans le secteur de Merdrignac.



Zoom sur le Pacte d'avenir pour la Bretagne

Améliorer l'accessibilité du territoire breton et en promouvoir un aménagement équilibré font partie des objectifs affichés par le Pacte d'avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013. Parmi les mesures concrètes énoncées figure, à ce titre, l'achèvement des travaux de la RN 164. Les ambitions affichées par le Pacte devraient se traduire dans le futur contrat de plan Etat-Région pour la période 2014-2020, avec notamment la mise en débat du projet LNOBPL (liaisons nouvelles Ouest-Bretagne Pays-de-la-Loire), la mise en œuvre des PEM (Pôles d'échanges multimodaux) ou encore du plan logistique régional



Le projet concerne l'aménagement de la RN 164 sur 8 km au niveau de Plémet

Un projet global pour la Bretagne

Issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995, l'aménagement en 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Plémet s'inscrit dans un programme d'aménagement de la RN 164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin, dans le Finistère. Soit 162 km de linéaire.

Ce projet global, visant à améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne, constitue un objectif majeur de l'Etat et de la Région Bretagne. En juillet 2013, le rapport de la mission parlementaire « Mobilité 21 » a souligné l'indispensable modernisation des axes routiers facteurs de désenclavement. Pour concrétiser ces orientations, l'Etat et la Région Bretagne mobilisent d'importants moyens financiers. Le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la Région Bretagne prévoit ainsi 189 millions d'euros d'investissements routiers pour la période 2009-2014. Plus de 60% de cette enveloppe, soit 116 M€ sont alloués aux opérations situées sur la RN 164. Les projets de mise à 2x2 voies qui font actuellement l'objet d'études préalables à la Déclaration d'utilité publique seront pris en compte pour préparer de futurs programmes d'investissements, notamment le prochain Contrat de Plan Etat-Région 2014-2020.

Trois variantes soumises à la concertation

A l'issue d'un long travail d'études qui a consisté à comparer de nombreux scénarios d'aménagement, trois variantes ont été retenues pour être soumises à la concertation : l'aménagement dit « sur place », qui prévoit un élargissement de la voie actuelle sur toute sa longueur ; la variante sud dite « proche » et la variante sud dite « éloignée » qui, toutes deux, sont en partie en tracé neuf, passant au sud de la route actuelle.

Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont détaillées dans ce dossier de concertation, qui doit permettre à tous les acteurs du territoire d'évaluer les atouts et les points faibles des trois tracés, leurs impacts respectifs et leur coût.

Au-delà des différences, ces scénarios ont aussi des points communs. Tous trois prévoient l'élargissement sur place – sur une distance plus ou moins longue selon les variantes - des extrémités est et ouest du tracé actuel, ainsi que l'implantation de deux échangeurs, l'un à l'ouest positionné entre la RD792 et la RD1 permettant de desservir Plémet, le second à l'est au droit de la RD792, au niveau du carrefour de la Fourchette, permettant de desservir la Zone Artisanale du Ridor.

Une double attention portée à l'environnement et à la concertation

L'évolution de la réglementation, la prise de conscience des enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement, mais aussi la nécessité d'associer les acteurs de terrain aux grandes décisions ont modifié, ces dernières années, le cadre d'intervention des pouvoirs publics. Les contraintes à prendre en compte sont aujourd'hui plus nombreuses et imposent de mesurer de façon rigoureuse les impacts des projets d'aménagements.

De ces nouvelles exigences de transparence et de responsabilité sont nées les procédures de concertation : avec pour objectif la participation de tous les acteurs du territoire à l'élaboration du projet, la concertation préalable, systématique sur les dossiers routiers d'envergure, permet à l'équipe projet d'enrichir sa connaissance et son évaluation des enjeux du territoire. Elle suppose la prise en compte de tous les points de vue et des intérêts divergents que tout nouvel aménagement peut susciter. Ce dossier a vocation à donner à tous les moyens de s'informer, d'échanger et de débattre. C'est une chance pour chacun de pouvoir participer activement à cette concertation.



Paysage de plateaux au sud de Plémet

2 Le territoire du projet

2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité

■ Situé à une dizaine de kilomètres à l'est de Loudéac, dans le département des Côtes d'Armor, le projet concerne essentiellement les quelques 3 000 habitants de la commune de Plémet, et dans une moindre mesure ceux de sa voisine Laurenan.

■ Il s'inscrit dans le contexte socio-économique particulier d'un espace à la fois rural (peu densément peuplé et peu structuré, en limite de trois départements) et relativement proche des pôles importants que constituent les agglomérations de Rennes, Saint-Brieuc et Vannes.

La prépondérance de la route dans les déplacements nécessite une attention particulière sur la qualité des infrastructures routières offertes pour la desserte du territoire.



Paysage de vallons ouverts

■ Renforcer la desserte du centre Bretagne

L'aménagement progressif en route express à 2x2 voies de la RN 164, véritable liaison régionale est-ouest, répond à la double problématique d'accessibilité et de développement économique et social du centre Bretagne.

En intégrant à un réseau routier efficace plusieurs agglomérations du cœur de la région (Loudéac, Plémet, Rostrenen, Carhaix), ce projet constitue une alternative à d'autres grands axes régionaux, tels que la RN 12 au nord (Rennes, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest) ou la RN24-RN165 au sud (Rennes, Vannes, Lorient, Quimper), deux axes marqués par une relative congestion des traversées d'agglomération.

La modernisation de la RN 164 contribuera, par conséquent, à réduire l'enclavement de l'ensemble du centre-Bretagne. Une priorité tant pour les salariés qui se rendent à leur travail que pour les entreprises qui ont d'autant plus besoin d'accéder rapidement à leurs différents marchés que le centre de gravité de l'Europe a tendance à se déplacer vers l'Est.

Le projet d'aménagement dans le secteur de Plémet 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.

■ Une offre de transports collectifs limitée

Relativement peu diversifiée sur le territoire, l'offre de transports en commun correspond à celle d'un territoire rural qui ne dispose pas d'un réseau ferré le reliant aux principaux pôles régionaux (Saint-Brieuc, Lamballe, Rennes, etc.).

Dans le secteur de Plémet, le car est actuellement la seule véritable alternative à la voiture : la ligne n°12a Loudéac-Rennes dessert Plémet à raison de 5 cars par jour de semaine dans le sens Loudéac-Rennes et de 4 cars par jour dans le sens Rennes-Loudéac.

En revanche, aucune liaison ferroviaire est-ouest ne constitue une alternative à la RN 164.

■ Favoriser et fluidifier les déplacements

Utiliser sa voiture pour rejoindre les principaux pôles urbains de Bretagne – Rennes, Saint-Brieuc et Vannes et plus loin Quimper et Brest – fait partie du quotidien des habitants du secteur. La mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Plémet facilitera par conséquent leurs déplacements vers des équipements, des services et des commerces dont ils ne disposent pas à proximité de chez eux, tels les lycées et universités, les hôpitaux, les gares ou encore les grandes zones commerciales.

■ Un enjeu important : les liaisons domicile-travail

Les perspectives démographiques de la Bretagne, qui devrait gagner 20 à 25 000 habitants par an sur les vingt prochaines années, conjuguées aux effets d'une pression foncière qui éloigne les salariés de leurs lieux de travail, contribueront à alimenter la demande future de transports. Les communes de Plémet et de Laurenan sont nettement tournées vers le bassin d'emplois de Loudéac avec la RN 164 comme itinéraire privilégié.

La modernisation du réseau routier pour faciliter les liaisons domicile-travail représente un enjeu essentiel dans le contexte actuel de fragilité économique.

Un chiffre : 20 à 25 000

C'est le nombre d'habitants qui vont venir grossir, chaque année, la population de la Bretagne dans les 20 ans qui viennent.

Améliorer la sécurité routière

Sur la section de la RN 164 au niveau de Plémet, 4 accidents corporels, dont un mortel, ont été enregistrés entre 2008 et 2012. Ce chiffre relativement « faible » reste cependant plus élevé que la moyenne enregistrée sur la RN 164 dans son intégralité, la gravité des accidents étant en revanche équivalente à celle constatée sur la totalité de l'itinéraire. D'une manière générale, les statistiques de la sécurité routière montrent que les secteurs de la RN 164 qui ne sont pas aménagés à 2x2 voies sont les plus accidentogènes (73 % des sinistres pour moins de 40 % du linéaire total) ; elles révèlent aussi la dangerosité de l'alternance entre tronçons à 2x2 voies, 2x1 voies, créneaux de dépassements, présence de giratoires... L'homogénéisation de l'itinéraire contribuera à sa sécurisation.

La dangerosité des carrefours

La moitié des accidents déplorés sont en lien direct avec le fonctionnement des carrefours (celui de la Fourchette), qui n'offrent pas, globalement, au regard des règles de l'art, des conditions de visibilité suffisantes.

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 et d'insécurité pour les usagers, que l'aménagement de la route à 2X2 voies pourra améliorer.

Prévisions de trafic : une tendance à la hausse...

Le trafic moyen journalier annuel en 2011 sur la RN 164 sur le secteur central de Plémet compris entre le carrefour de Bos-Josselin et le giratoire de la Poterie s'élève à 7 200 véhicules/jour dont environ 1400 poids-lourds.

Entre 2002 et 2011, le trafic a augmenté de 23% (soit, sur cette période, une augmentation moyenne annuelle de 2,3%) avec une augmentation du trafic des poids-lourds légèrement plus importante (27%).

Cette tendance s'explique également par les aménagements successifs de la RN 164 qui ont rendu cet itinéraire plus attractif, dans sa fonction de lien est-ouest.

Cet axe apparaît d'autant plus stratégique qu'il dessert les bourgs principaux du territoire : Merdrignac, Plémet, Loudéac et de nombreuses zones artisanales ou d'activités qui se sont d'ores et déjà développées le long de la route nationale, ce qui explique aussi que la RN 164 supporte déjà la majeure partie des trafics de poids lourds et de véhicules particuliers.

Les prévisions de trafic à l'horizon 2035 font apparaître de nouvelles progressions : on compterait 12 000 véhicules par jour au droit de Plémet. Le nombre de poids-lourds augmenterait, quant à lui, d'environ 60% et représenterait environ 28 % du trafic global, contre 19 % aujourd'hui.

Signe de dynamisme économique, la présence croissante de poids-lourds sur la RN 164 milite néanmoins pour son aménagement à 2x2 voies : cette fréquentation pose, en effet, la question du confort et de la sécurité des usagers et de la coexistence des différents types d'usagers.

Ces augmentations de trafic entre 2011 et 2035 s'expliquent pour une part par la hausse « naturelle » des besoins de déplacement et pour une autre part par l'amélioration de l'attractivité de l'ensemble de l'itinéraire progressivement réalisé en 2x2 voies.

Vu de plus près

Parmi les axes de desserte locale, c'est la RD1, dans sa courte section entre le centre de Plémet et la RN 164, qui supporte, avec 2300 véhicules/jour, le plus fort trafic ; elle est suivie par la « rocade » ouest (RD792) avec 1 200 véhicules/jour puis par la « rocade » est (RD792) qui connaît un trafic faible de l'ordre de 500 véhicules/jour. Le trafic observé sur la RN 164 au droit de Plémet est majoritairement constitué d'un trafic de transit et d'échange avec le reste de la région ; le trafic local étant très limité.

Modélisation des flux routiers

Dans le cadre des études préalables, une étude du trafic routier dans la zone de Plémet a été réalisée en 2013 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 (voir annexes p. 41 à 43).

2 Le territoire du projet

2.2 Les enjeux de développement

Compte tenu de sa localisation, le territoire dans lequel s'inscrit le projet présente, à l'échelle du Centre Bretagne, des enjeux fondamentaux en termes de dynamiques de population et d'emplois, et de migrations territoriales. Bien qu'à l'écart des zones les plus dynamiques de la Bretagne, il reste cependant sous influence directe des pôles métropolitains en cours de constitution dans la région.

Plémet et son territoire sont nettement tournés vers l'ouest, en direction notamment du bassin d'emplois de Loudéac. L'activité économique du secteur est par conséquent très liée à la performance du réseau routier.

Une situation démographique incertaine

Alors que la population du Pays Centre Bretagne et de l'ensemble de la zone d'étude a baissé entre 1990 et 1999, cette tendance s'est inversée, depuis 1999, et la population est aujourd'hui plus nombreuse qu'en 1990. Le territoire n'est donc globalement plus en déclin démographique, même si la plupart des communes, et notamment celles qui sont traversées par la RN 164, enregistrent une relative stagnation de leurs effectifs.

Avec 3047 habitants en 2010 (+0,3 % par rapport à l'année 1990), la commune de Plémet compte une population beaucoup plus importante que ses voisines, Laurenan, Gomené et La Ferrière qui n'atteignent pas le millier d'habitants.

Un territoire dynamique

Plémet, ainsi que La Ferrière, font partie de la communauté de communes CIDERAL (Communauté intercommunale pour le Développement de la Région et des Agglomérations de Loudéac) : avec 33 communes et près de 36000 habitants, celle-ci est organisée depuis 1994 autour de Loudéac et forme un territoire dynamique qui regroupe de nombreuses industries.

Le profil économique du secteur

L'INSEE recense environ 2 500 établissements actifs sur le territoire de la CIDERAL : 39,3% dans les transports, 34,4% dans l'agriculture, 12,2% dans l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale, 7,6% dans la construction et 6,5% dans l'industrie.

L'agroalimentaire : avec 6000 emplois, soit plus de 60% de l'emploi industriel local, l'industrie agroalimentaire joue un rôle moteur sur le territoire, bien plus décisif qu'à l'échelle de la Bretagne (36% de l'emploi industriel) ou qu'au niveau national (13%).

■ De nombreuses activités agricoles

L'agriculture est un secteur clé sur l'aire d'étude, particulièrement au sud de la RN 164. A l'exception de quelques exploitations concentrées sur une production végétale, la quasi-totalité des exploitations de la commune de Plémet appartiennent à la filière animale : l'activité laitière est prédominante, tandis que la production porcine vient en seconde position.

La dépendance aux transports

L'accessibilité de ce secteur par la route représente une réelle nécessité économique pour des activités organisées autour d'une chaîne logistique complexe.

Les besoins en transport sont, en effet, décisifs tant pour l'approvisionnement des exploitations agricoles (engrais, alimentation animale, phytosanitaires,...) que pour les livraisons aux grands centres de transformation de viande présents sur le territoire, et, en bout de chaîne, pour la livraison de cette production aux centres de consommation.

Limiter l'emprise du projet sur les surfaces agricoles constitue un enjeu essentiel dans l'élaboration du projet. L'enclavement ou le fractionnement de parcelles agricoles, qui pourrait être engendré par le passage de la voie express, nécessite également une attention toute particulière.

■ Les activités touristiques

Bien qu'éloigné des stations balnéaires de la côte bretonne, le Pays Centre Bretagne connaît une activité touristique importante, autour de Plémet notamment.

Tourisme vert et industriel : à la lisière de la forêt de Loudéac entre La Motte et Plessala, le gué millénaire de «la Roche au Cerf» permet de franchir le Lié et de rejoindre le Vaublanc, unique témoignage local de l'industrie sidérurgique du Centre Bretagne.

Richesses de patrimoine : la chapelle de Saint-Sauveur et de Saint-Lubin (vitraux du 16ème siècle), la chapelle de Saint-Jacques et de nombreuses maisons anciennes forment un patrimoine architectural de qualité.

Loisirs : chemins de randonnée, base de canoës-kayaks de Pont Querra, gîte d'étape, parc de loisirs et étangs, activités de pêche et camping offrent des possibilités de loisirs variées.

L'hébergement touristique : bien que limité, il n'est pas totalement absent de la zone d'étude.



Bourg de Plémet

→ Rétablir l'accès aux parcelles agricoles

Les engins agricoles n'étant pas autorisés à circuler sur une 2x2 voies avec un statut de voie express, l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Plémet, devra se doubler d'un réseau secondaire adapté : des franchissements agricoles spécifiques pourraient être instaurés (passages souterrains pour les tracteurs par exemple) si les rétablissements routiers mis en place n'étaient pas suffisants. En outre, dans le cas où l'aménagement affecterait plus lourdement le bon fonctionnement des exploitations, une procédure de remembrement est une solution envisageable pour réaffecter les parcelles au mieux des intérêts de chacun.

2 Le territoire du projet

2.3 Les enjeux environnementaux

La problématique environnementale occupe une place primordiale dans l'élaboration du projet d'aménagement. Préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur et conserver la structure et l'identité du paysage font partie des objectifs principaux, même si le secteur ici étudié n'intercepte aucune zone naturelle protégée comme des zones Natura 2000 ou des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), la première étant localisée à plus de 10 km.

Un paysage vallonné et un bocage dense

Une géographie mouvementée

Le territoire du projet est composé d'une géographie mouvementée faite de vallées et de plateaux. Orientées nord-sud, la vallée du Lié, à l'ouest de Plémet, et la vallée du Ninian, à l'est, sont arrosées par des vallées secondaires jalonnant le territoire.

Au sud et au nord de Plémet, la géographie est marquée par des plateaux et à proximité des vallées, un paysage de vallons plus ou moins prononcés.

Vallées encaissées nord-sud, vallons est-ouest et plateaux forment donc les grandes composantes géographiques de ce territoire.

Grandes entités forestières, bosquets et haies bocagères

De grandes entités forestières telles que la forêt domaniale de Loudéac, la forêt du Hardouin et la forêt de Coëtlogon marquent les horizons des paysages locaux. En plus de cela, un camaïeu de bois et de bosquets jalonne le secteur. Les bois et bosquets sont souvent associés à la géographie des vallées et des vallons. Un paysage de bocage fait de haies compose l'image du territoire. Le bocage est, quant à lui, essentiellement associé à une géographie de plateaux au nord et au sud de Plémet. Ainsi, la forêt, le bois, les bosquets et la haie bocagère, forment les grandes structures végétales de la zone.

Les précautions à prendre

Les enjeux paysagers et l'appréciation de leur sensibilité par rapport au type de projet à l'étude dictent les contraintes successives auxquelles le projet doit s'astreindre pour viser une bonne insertion paysagère. Ils peuvent influencer sur la mise en forme des ouvrages et le choix de leurs caractéristiques (architecture, matériaux utilisés, couleur).

Sur le secteur d'étude, les enjeux se situent essentiellement dans la préservation des nombreux vallons boisés et ouverts (dont la Vallée du Ninian) et dans la conservation des hameaux pittoresques au sud de la RN 164, La Ville Guyomard et La Ville Goudouin, notamment.



Paysage de vallons ouverts

Un milieu naturel à préserver

Une mosaïque écologique intéressante

Bien que n'étant situé dans aucune zone naturelle protégée, le secteur d'étude comporte plusieurs éléments très intéressants d'un point de vue écologique : la vallée ouverte en partie aval du ruisseau de Plémet ; le complexe boisé plus ou moins humide en partie amont du ruisseau de Plémet ; un complexe de milieux humides ceinturant la RN 164 actuelle près du lieu-dit La Pierre ; les vallées humides et boisées du Ninian et de ses affluents (voir la carte « Analyse du territoire » en annexe p. 48).

De manière globale, ces grands secteurs correspondent à des milieux boisés et/ou humides présentant un intérêt pour des espèces d'intérêt et/ou protégées.

Une faune diversifiée et protégée

Ces ensembles écologiques intègrent une mosaïque d'habitats propices pour la faune. Parmi les mammifères présents sur l'aire d'étude, la loutre d'Europe fréquente les cours d'eau du secteur (le ruisseau de Plémet et la vallée du Ninian). Le campagnol amphibie, espèce bénéficiant également d'une protection nationale, est lui aussi présent dans la zone d'étude.

La diversité des milieux observés sur le secteur (forêts de feuillus avec quelques vieux arbres, vallée du Ninian, bas-fonds humides, ...) offre enfin de très bonnes conditions aux chauves-souris. Espèces protégées, ces dernières constituent une contrainte pour les projets routiers qui doivent minimiser au maximum les risques de collision par des aménagements spécifiques.

Le projet doit s'attacher à préserver les continuités écologiques au niveau des vallées et prendre en compte, le plus en amont possible, les habitats et espèces d'intérêt communautaire et/ou protégés, zones humides et bois classés.



Loutre d'Europe

2 Le territoire du projet

Zones humides : un enjeu à part

Le territoire du projet est parsemé de plusieurs zones humides principalement associées aux vallées des ruisseaux de Plémet et du Ninian. Il s'agit essentiellement de boisements et de prairies humides. Compte tenu du rôle fondamental que ces zones jouent, à différents niveaux du bassin versant, il convient d'assurer leur préservation.

Au service de la dépollution, de la biodiversité et de l'équilibre hydrologique

Les zones humides assurent des fonctions essentielles d'interception des pollutions diffuses, plus particulièrement sur les têtes de bassin versant où elles contribuent de manière déterminante à la dénitrification des eaux. Dans de nombreux secteurs, la conservation d'un maillage suffisamment serré de zones humides détermine le maintien ou l'atteinte de l'objectif de bon état des masses d'eau fixé pour 2015 par la directive cadre sur l'eau édictée par la Communauté Européenne.

Les zones humides constituent également un enjeu majeur pour la conservation de la biodiversité ; elles contribuent par ailleurs à réguler les débits des cours d'eau et des nappes souterraines et à améliorer les caractéristiques morphologiques des cours d'eau.

Les précautions à prendre

La préservation, la restauration et la re-création des zones humides constituent des enjeux majeurs. A l'occasion d'un aménagement routier, il convient par conséquent d'être attentif aux risques de fragmentation de ces habitats fragiles, de rupture des continuités écologiques, de modification du fonctionnement hydrologique et de pollution chronique ou accidentelle. Prendre en compte le plus en amont possible l'existence des zones humides s'avère donc essentiel dans l'élaboration du projet.

« 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.



Le ruisseau du Ninian

Éviter, réduire, compenser : les incontournables de tout projet d'aménagement

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 » (ERC) les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport. Dans la conception et la mise en œuvre de leurs projets, les Maîtres d'Ouvrage définissent donc les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est nécessaire et possible, compenser les impacts négatifs significatifs que leurs projets génèrent sur l'environnement.

L'évitement, qui est la seule solution qui permette de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet, concerne en priorité les habitations et les zones naturelles sensibles.

La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut entraîner la réalisation de murs anti-bruit, d'aménagements paysagers ou de passages protégés pour la faune.

La compensation intervient, enfin, si des impacts significatifs demeurent : il s'agit alors d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

Éviter, réduire, compenser, cette doctrine conduit les maîtres d'ouvrage, lors de la conception de leurs projets, à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible. C'est dans cet esprit qu'a été conduite, pour le projet ici présenté, la démarche du maître d'ouvrage : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, les tracés les moins impactants ont été recherchés.



Bouvreuil pivoine

3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti-pris d'aménagement de la RN 164 comme étant une 2x2 voies, dotée d'échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express. Cette dernière mention entraîne l'interdiction de la circulation des engins agricoles, piétons et cycles sur la 2x2 voies. En découle l'obligation de créer 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 la RN 164, la vitesse sur le nouveau tronçon à 2x2 voies y sera limitée à 110km/h. Cela garantit un gain de temps de parcours pour les usagers, d'autant que le dépassement des poids lourds sera plus aisé sur la 2x2 voies.

Trois variantes retenues

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude, trois variantes ont été in fine retenues comme pertinentes :

- la variante 1, « aménagement sur place », page 18
- la variante 2 sud, dite « proche de la RN actuelle », page 20
- la variante 3 sud, dite « plus éloignée de la RN actuelle », page 22

Il s'agit des trois tracés qui, au terme d'une analyse multicritères affinée, présentent le meilleur bilan « avantages-inconvénients » (la synthèse de l'analyse multicritères des variantes écartées est présentée en annexe du présent dossier).

Les acteurs du projet

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bretagne représente l'État et le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. À ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Les études techniques ainsi que la coordination générale ont été menées par les bureaux d'études SAFEGE et ARCADIS. Les études relatives aux milieux naturels ont été pilotées par le bureau d'études BIOTOPE. Celles relatives au trafic ont été réalisées par le CEREMA. Ces études ont été menées dans le cadre d'un comité de suivi, présidé par le Préfet des Côtes d'Armor, et réunissant le Conseil régional de Bretagne, le Conseil général des Côtes d'Armor, les élus locaux, les chambres consulaires et les associations de protection de l'environnement.





Paysage de bocage et de plateaux

3 Le projet soumis à la concertation

Point commun aux trois variantes : le tracé des itinéraires de substitution

L'aménagement à 2x2 voies de la RN 164 ne permet plus les accès directs des riverains ni l'accueil des véhicules non autorisés sur voie express. Prévoir des itinéraires de substitution à la RN 164 est nécessaire pour assurer la continuité de la circulation en cas de travaux sur la RN 164 mais aussi, au quotidien, pour accueillir les véhicules interdits sur la voie express (agricoles, scooters, etc.), ainsi que tous ceux qui souhaitent accéder aux hameaux dont l'accès à la RN 164 se trouve désormais modifié.

Des itinéraires de substitution sont prévus à l'ouest et à l'est pour chacune des trois variantes.

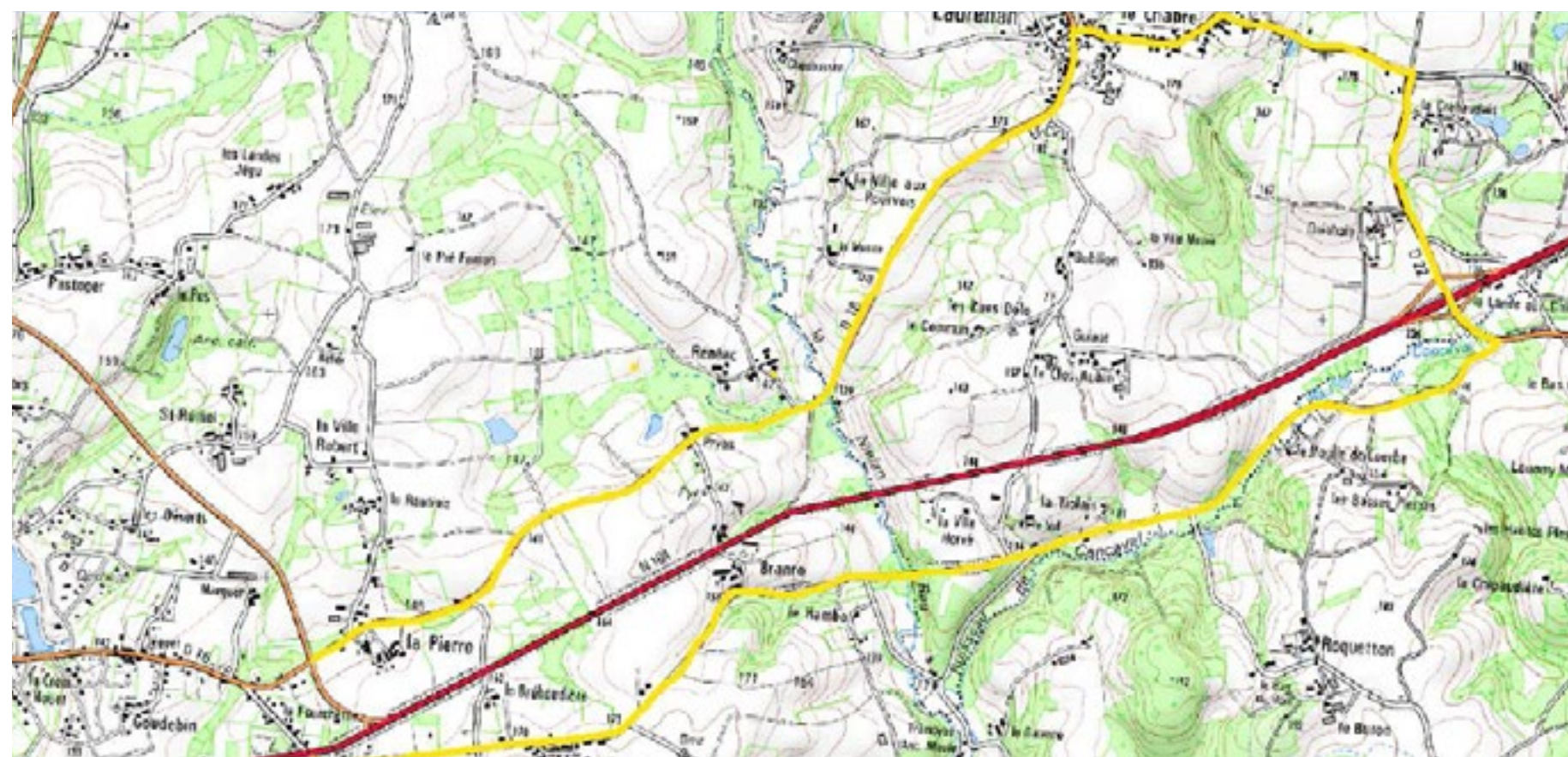
A l'ouest, l'existence du barreau de contournement Nord de Plémet (rocade) permet de disposer d'une infrastructure adéquate pour l'itinéraire ouest de substitution. Cette solution présente l'avantage de ne pas nécessiter de travaux supplémentaires ou de mise en conformité des infrastructures et évite de faire transiter les flux par le centre de Plémet.

Les variantes 2 et 3 proposant un tracé en partie neuf, il est également possible de réutiliser la RN 164 actuelle comme itinéraire de substitution dans la partie ouest.

À l'est, deux solutions d'itinéraires de substitution sont envisageables pour les trois variantes : la réutilisation de la RD16 ou le réaménagement de la voie communale passant au sud de la RN 164. La première option a pour inconvénient principal de traverser le centre de Laurenan, la seconde, en revanche, pourrait nécessiter quelques aménagements locaux pour obtenir les caractéristiques suffisantes d'un itinéraire de substitution de route nationale.

Avec la suppression de nombre d'accès directs à la RN 164, certains parcours seront plus longs pour les riverains de l'actuelle RN 164 ; l'ensemble des usagers bénéficie néanmoins d'une infrastructure qui permet de se déplacer plus rapidement.

Les deux itinéraires de substitution Est





Vue du bourg de Plémet et de la ZA du Ridor depuis le sud-ouest de l'aire d'étude

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 La variante aménagement sur place

Les caractéristiques de l'aménagement

D'une longueur de 7,6 km, cette variante s'appuie sur un aménagement sur le tracé actuel de la RN 164. La route est élargie d'un côté et/ou de l'autre de la voie existante. Elle est confortable, la route actuelle possédant déjà des caractéristiques géométriques conformes aux normes en vigueur pour une 2x2 voies.

La variante « aménagement sur place » en chiffres

Longueur	7 600 m
Linéaire de tracé neuf	0
Surface agricole impactée	3,9 ha*
Surface de zone humide impactée	6,6 ha*
Nombre d'habitations impactées par le bruit	53 habitations et 1 établissement de soins
Nombre d'habitations à acquérir	1
Prévision de trafic en 2035, au droit de Plémet, entre les deux échangeurs	12 400 véhicules/jour dont 3000 poids-lourds
Coût	54 M€

* Impacts de la route seule, sans prise en compte des échangeurs. Les surfaces totales détaillées se trouvent en annexe.

Les enjeux et les impacts

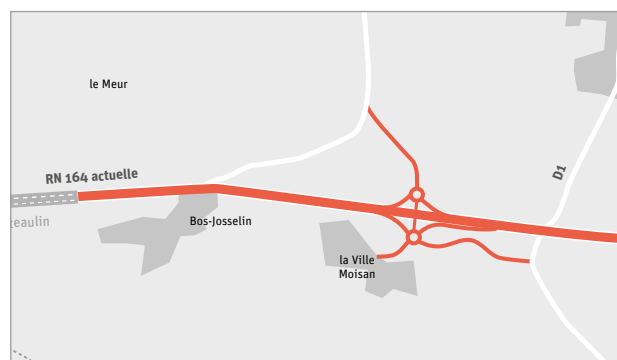
La desserte du territoire :

La variante 1 rend certains trajets moins directs, notamment l'accès au centre commercial, à l'Institut médico-éducatif ou à la zone d'activité du Ridor. Elle ne permet pas de séparer les flux de transit et les flux de desserte de Plémet. En revanche, du fait de l'absence d'intersection à niveau elle permet de répondre aux objectifs de sécurisation de l'axe.

Les impacts liés au bruit :

La hausse des niveaux de bruit liée à l'augmentation de la vitesse autorisée sur la 2x2 voies (110 km/h au lieu de 90) et à l'augmentation des trafics nécessitera des protections acoustiques pour 53 habitations et 1 bâtiment de soin.

Échangeur ouest position B



Les impacts sur les milieux naturels, la faune et la flore :

Cette variante, comparée aux autres, limite considérablement les impacts sur le patrimoine naturel. Elle minimise, notamment, toute création de nouvelles voies grâce à l'utilisation de la RN 164 existante. Elle limite par conséquent la fragmentation des milieux.

Comme il ne nécessite pas de nouveaux aménagements pour le franchissement de cours d'eau, l'aménagement sur place ne crée pas de nuisances nouvelles pour les espèces d'intérêt comme la loutre d'Europe ou le campagnol amphibie.

Aucun impact direct n'est, à ce stade, prévisible sur les habitats protégés au niveau européen.

Au regard des analyses réalisées et des espèces et habitats d'espèces d'intérêt présents au sein de la zone d'étude, les impacts prévisibles de cette variante restent cependant réels.

La surface de zones humides impactée est proche des deux autres variantes présentées et n'est pas un facteur discriminant dans l'évaluation des variantes sur le critère « milieux naturels ».

Les impacts sur le paysage :

Bien qu'elle suppose de déboiser en bordure de la RN actuelle, la variante aménagement sur place, parce qu'elle s'appuie sur le tracé actuel de la RN 164, générera un impact visuel réduit. Il conviendra cependant de bien marquer les limites de la nouvelle 2x2 voies.

Moindre coût, moindres impacts sur le paysage, l'environnement et l'activité agricole, la variante 1 présente de nombreux avantages. Elle suppose cependant de revoir la configuration des accès à Plémet et à ses pôles d'activité (cf §2.4).

Les impacts sur le milieu agricole :

L'emprise de cette variante sur les surfaces agricoles est marginale notamment en comparaison des autres variantes étudiées : si l'impact est quasi nul sur les exploitations en place, la 2x2 voies réaménagée se rapprocherait néanmoins d'un bâtiment d'élevage.

En termes de déplacement, les contraintes apparaissent par ailleurs faibles et cette variante ne crée pas de nouvelle rupture de communication même si cette variante pourrait engendrer des allongements de parcours pour une ou deux exploitations.

La circulation pendant le chantier :

Le choix de l'aménagement sur place s'accompagne d'une contrainte forte pendant la phase de réalisation du chantier : il n'est pas toujours possible de maintenir la circulation lors de travaux d'élargissement de chaussée notamment dans les zones contraintes où l'élargissement devra se faire de part et d'autre de la RN 164 actuelle. Une longue période de déviation par la « rocade » de Plémet sera vraisemblablement à envisager lorsque la RN 164 sera élargie au niveau de la zone du Ridor.



Variante aménagement sur place : Zone Artisanale du Ridor

Photo montage

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 La variante 2 sud dite «plus proche de la RN 164»

Les caractéristiques de l'aménagement

Longue de 8 km, cette solution constitue la « variante dite proche » : elle s'écarte du tracé actuel de la RN 164 au niveau du hameau de La Bréhaudière jusqu'au carrefour de desserte actuelle du bourg de Plémet par la RD1. Le linéaire de tracé neuf s'étend sur 3,4 km. En dehors de la partie en aménagement sur place (identique à la variante 1), le tracé neuf est également confortable dans son tracé.

Dans cette solution, la RN 164 existante entre la RD1 et l'échangeur de La Fourchette serait reconvertie en voie de desserte locale pour la partie centrale de Plémet (zone d'activité du Ridor, centre commercial, Institut médico-éducatif), comme actuellement ou presque.

La variante 2 en chiffres (hors échangeurs)

Longueur	8 000 m
Linéaire de tracé neuf	3 400 m
Surface agricole impactée	13,5 ha*
Surface de zone humide impactée	6,7 ha*
Nombre d'habitations impactées par le bruit	30 habitations et 1 établissement de soins
Nombre d'habitations à acquérir	0
Prévision de trafic en 2035 (au droit de Plémet, entre les deux échangeurs)	11 350 véhicules/jour dont 2 600 poids-lourds
Coût	69 M€

* Impacts de la route seule, sans prise en compte des échangeurs. Les surfaces totales détaillées se trouvent en annexe.

Les enjeux et les impacts

La desserte du territoire :

Cette variante permet de maintenir pour les usagers des temps de parcours proches de la situation actuelle, hormis pour l'accès à l'Institut médico-éducatif qui est rendu moins direct. La route actuelle facilite véritablement la desserte locale.

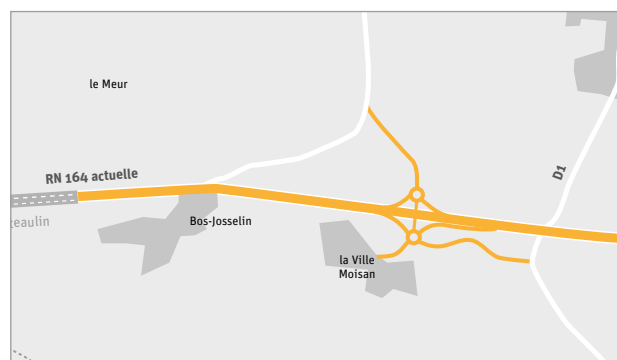
Les impacts liés au bruit :

La hausse des niveaux de bruit liée au projet nécessitera des protections acoustiques pour 30 habitations et 1 bâtiment de soin et de santé.

Les impacts sur les milieux naturels, la flore et la faune :

Avec 5 nouveaux franchissements de cours d'eau et la traversée d'un bois à intérêt écologique fort, juste au nord de l'Institut médico-éducatif, cette variante 2 impose une rupture plus nette en termes de continuité écologique. Les franchissements du ruisseau de Plémet, favorable à la loutre d'Europe et au campagnol amphibie, peuvent générer des atteintes non négligeables pour

Échangeur ouest position B



Échangeur ouest position A



ces espèces. La surface de zones humides impactée est proche des deux autres variantes présentées et n'est pas un facteur discriminant dans l'évaluation des variantes sur le critère « milieux naturels ».

Les impacts sur le paysage :

La création d'un nouveau tronçon de voies, avec la traversée d'un bois et le franchissement de 4 petites vallées, modifiera certains caractères paysagers du secteur traversé.

Ce tracé aura pour conséquence un changement des perceptions et donc un impact visuel pour les riverains et les usagers de la nouvelle route. Ceux de l'actuelle RN 164 ne seront pas en revanche concernés, contrairement aux habitants des hameaux du sud de la commune, qui pourraient l'être.

Les impacts sur le milieu agricole :

La variante 2 sud, dont l'impact sur les surfaces agricoles est trois fois plus important que la variante 1, s'avère beaucoup plus pénalisante pour le milieu agricole du secteur. Plusieurs exploitations se trouveraient morcelées par le passage de la voie express et le siège d'une exploitation serait fortement impacté.

La circulation pendant le chantier :

Le choix de construire 3,4 km de linéaire de tracé neuf offre la possibilité de s'affranchir au maximum des contraintes de circulation pendant la phase de chantier.

Cette variante offre la possibilité de maintenir les conditions actuelles d'accès à Plémet. Plus coûteuse que la variante 1, elle se traduirait, en outre, par des impacts nettement conséquents sur les milieux naturels, le paysage et l'activité agricole.



Variante 2 « proche » à côté de l'Institut médico-éducatif

Photo montage

3 Le projet soumis à la concertation

3.3 La variante 3 sud dite « plus éloignée de l'actuelle RN 164 »

Les caractéristiques de l'aménagement

Sur une distance de 8 km, cette solution dite « variante éloignée » s'écarte du tracé actuel de la RN 164 entre les hameaux de Branro et de Bos-Josselin/La Ville Moisan.

Comparé à la variante 2, ce tracé suppose la création d'un linéaire neuf plus long (5,2km), au tracé confortable pour l'utilisateur.

Avec cette option, comme avec la variante 2, l'actuelle RN 164 existante entre la RD1 et l'échangeur de La Fourchette serait reconvertie en voie de desserte locale pour la partie centrale de Plémet (zone d'activité du Ridor, centre commercial, Institut médico-éducatif), comme actuellement ou presque.

La variante 3 en chiffres (hors échangeurs)

Longueur	8 000 m
Linéaire de tracé neuf	5 200 m
Surface agricole impactée	16,7 ha*
Surface de zone humide impactée	6,4 ha*
Nombre d'habitations impactées par le bruit	47 habitations et 1 établissement de soins
Nombre d'habitations à acquérir	0
Prévision de trafic en 2035 (au droit de Plémet, entre les deux échangeurs)	11700 véhicules/jour dont 2950 poids-lourds
Coût	63 M€

* Impacts de la route seule, sans prise en compte des échangeurs. Les surfaces totales détaillées se trouvent en annexe.

Les enjeux et les impacts

La desserte du territoire :

La variante 3 permet, comme pour la variante 2, de maintenir pour les usagers de la route des temps de parcours proches de la situation actuelle (hormis pour l'accès à l'Institut médico-éducatif qui est rendu moins direct), tout en assurant une séparation des flux satisfaisante.

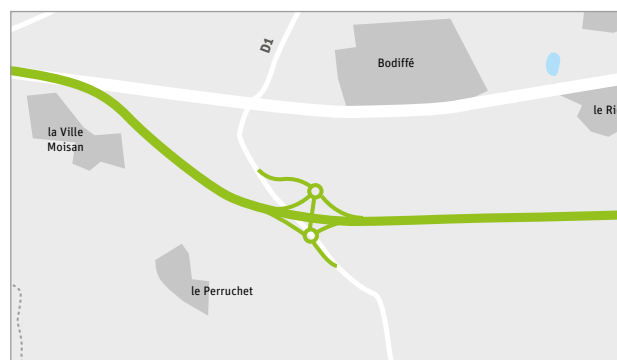
Les impacts liés au bruit :

La hausse des niveaux de bruit liée au projet nécessitera des protections acoustiques pour 47 habitations et 1 établissement de soins.

Les impacts sur les milieux naturels, la faune et la flore :

Cette option de tracé suppose la création d'un plus nombre de franchissements que pour les deux autres variantes. Les conséquences sur le ruisseau de Plémet, considéré comme un secteur intéressant pour les mammifères semi-aquatiques (loutre et campagnol amphibie), s'en trouvent accrues.

Échangeur ouest position B'



Les impacts sur le paysage :

Les effets directs liés aux variantes 2 et 3 sont similaires. Néanmoins, les impacts de la variante 3 apparaissent plus sérieux car elle traverse un plus grand nombre de petites vallées.

Les impacts sur le milieu agricole :

Avec des surfaces agricoles concernées encore plus importantes, la variante 3 est la solution générant l'impact le plus fort sur le tissu agricole local. Trois exploitations se trouvent particulièrement impactées par le passage de la voie nouvelle et les solutions pour les exploitants en place restent très limitées.

La circulation pendant le chantier :

Le principe est le même que pour la variante 2 avec un linéaire de tracé neuf plus long qui constituerait un atout en termes d'organisation du chantier et de maintien de la circulation pendant la durée des travaux.

La construction d'un segment de route neuf sur les deux tiers du linéaire aura pour double conséquence un coût élevé de l'aménagement et une forte emprise sur l'environnement, le paysage et l'activité agricole. En revanche, cette solution garantit une bonne distribution des accès locaux à Plémet.



Variante 3 « éloignée » : échangeur Est

3 Le projet soumis à la concertation

3.4 Un enjeu d'aménagement à prendre en compte : les incidences du projet sur les accès locaux

Dans le cadre de la mise à 2x2 voies au droit de Plémet, les accès directs depuis la RN 164 vers le bourg de Plémet et les différents hameaux seront supprimés. Afin de conserver une bonne accessibilité, deux échangeurs seront créés, l'un à l'est, l'autre à l'ouest du projet. Plusieurs emplacements sont envisagés, selon les variantes avec des implications importantes pour l'aménagement du bourg de Plémet.

Par ailleurs, les études de trafic montrant des trafics négligeables sur certaines bretelles des échangeurs, des questions se posent sur le format de ces échangeurs : faut-il forcément des échangeurs complets, qui assurent le trafic dans les deux sens, ou peut-on envisager des demi-échangeurs ? Autant de questions auxquelles la concertation contribuera à répondre.

Variante 1 aménagement sur place : quelles implantations pour les échangeurs ?

Deux options à l'ouest :

L'échangeur A, positionné au droit du lieu dit de Bos-Josselin, permet de relier la RN 164 à la RD792 au nord et à la RD1 au sud.

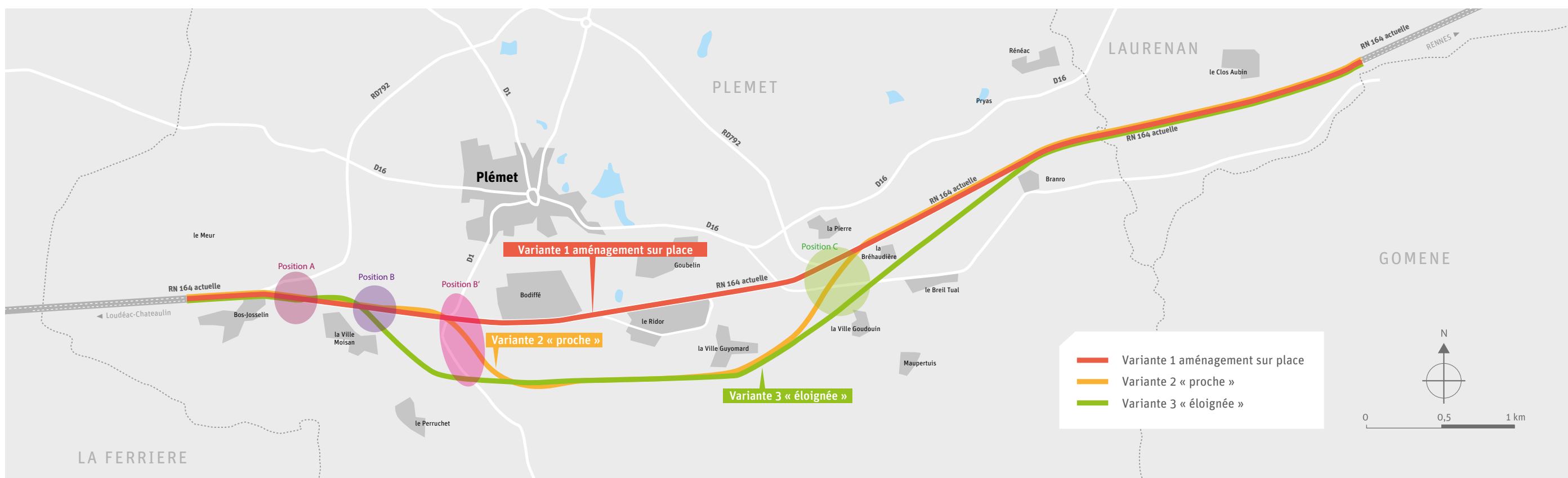
L'échangeur B propose les mêmes fonctionnalités avec la possibilité, en plus, de desservir une éventuelle aire de repos (voir page 33).

Initialement envisagée, la réalisation d'un échangeur au niveau du giratoire de La Poterie actuel n'est pas possible en raison de la proximité des habitations, de la présence de zones humides et de la station d'épuration et d'une topographie très contrainte (fort dénivelé).

À l'est :

L'échangeur C permet de relier la RD 792 au nord et la zone d'activité du Ridor au sud avec la possibilité, en plus, de desservir une éventuelle aire de repos .

Positions envisagées pour les échangeurs





Variante 1 - échangeur Ouest position A



Variante 1 - échangeur Ouest position B



Variante 1 - échangeur Est position C



Variante 1 - échangeur Ouest position A



Variante 1 - échangeur Ouest position B



Variante 1 - échangeur Est position C

3 Le projet soumis à la concertation

Variantes 2 sud dite « proche de la RN 164 actuelle » : quelles implantations pour les échangeurs ?

Comme pour la variante 1, les mêmes options existent à l'ouest :

L'échangeur A, positionné au droit du hameau Bos-Josselin, permet de relier la RN 164 à la D792 au nord et à la RD1 au sud.

L'échangeur B propose les mêmes fonctionnalités avec également la possibilité de desservir une éventuelle aire de repos.

Leurs caractéristiques sont les mêmes que pour les variantes 1 et 3. Pour les mêmes raisons que pour la variante 1, la réalisation d'un échangeur au niveau du giratoire de La Poterie actuel n'est pas possible.

À l'est :

L'échangeur C permet de relier la RD 792 au nord et la zone d'activité du Ridor au sud avec la possibilité, en plus, de desservir une éventuelle aire de repos.



Variante 2 « proche » : échangeur Est



Variante 2 - échangeur Ouest position A



Variante 2 - échangeur Ouest position B



Variante 2 - échangeur Est position C

Les échangeurs de cette variante sont quasi-similaires à ceux de la variante 1 (voir p. 25).

3 Le projet soumis à la concertation

Variante 3 sud dite « plus éloignée de la RN 164 actuelle » : quelles implantations pour les échangeurs ?

Deux options à l'ouest :

Le même échangeur A que pour les variantes précédentes : positionné au droit du hameau Bos-Josselin et permettant de relier la RN 164 à la RD 792 au nord et la RD 1, via cette même RD 792 puis l'actuelle RN 164 par l'intermédiaire d'un barreau. Pour relier la RD 1, il se distingue donc des variantes 1 et 2 par la réalisation d'un barreau routier au nord de la RN 164 alors que pour les variantes 1 et 2, celui-ci est prévu au sud de la RN 164.

Un échangeur B', implanté au croisement avec la RD 1 est envisageable. Cet échangeur permet également de rejoindre la RD 792 depuis la RN 164 en utilisant la RD 1 puis l'actuelle RN 164 et enfin un barreau neuf.

À l'est :

L'échangeur C permet de relier la RD 792 au nord et la zone d'activité du Ridor au sud.



Variante 3 « éloignée » : échangeur Ouest position B'



Variante 3 « éloignée » : échangeur Est position C



Variante 3 - échangeur Ouest position A



Variante 3 - échangeur Ouest position B'



Variante 3- échangeur Est position C



Zone humide en contrebas de l'actuelle RN 164

3 Le projet soumis à la concertation

■ Analyse comparée des échangeurs ouest

Les positions des échangeurs ouest se différencient peu par leurs impacts sur les milieux naturels, l'activité agricole ou leur coût : tout au plus les options A consomment-elles un peu plus de terres agricoles et les options B impactent un peu plus de zones humides.

C'est sur la question de l'accessibilité à Plémet qu'ils se distinguent.

Pour les 3 variantes, l'étude de trafic montre que la localisation A (au niveau de Bos-Josselin) permet d'obtenir un flux de trafic équilibré entre RD1 et rocade ouest de Plémet, maintenant globalement les usages actuels.

Pour les variantes 1 et 2 ; l'étude de trafic montre que la localisation B (à mi-chemin entre RD1 et rocade ouest de Plémet) concentre bien plus qu'aujourd'hui les flux de trafic pour accéder au bourg de Plémet sur la RD1 et diminue grandement la fréquentation la rocade ouest.

Pour la variante 3 qui est la seule à pouvoir disposer d'un échangeur ouest au droit de la RD1, la position B' de l'échangeur à cet endroit focalise quasiment l'intégralité du trafic rentrant vers Plémet sur la RD1. La rocade ouest n'est quasiment plus circulée (50 véhicules/jours) et perdrait son utilité actuelle en ne devenant qu'une voie de desserte de quelques hameaux la jouxtant.

→ En résumé

La position de l'échangeur ouest conditionne fortement l'accès à la commune de Plémet et le rôle donné à sa rocade (RD792).

■ Les questions posées par l'échangeur est

Si le positionnement de l'échangeur est, permet de relier la RD792 au nord et la zone d'activité du Ridor (par le sud et un barreau neuf pour la variante 1 et via l'actuelle RN 164 pour les deux autres variantes), ne fait pas débat, sa légitimité en revanche pose en apparence question : selon l'étude réalisée, le trafic serait relativement faible sur certaines bretelles de l'échangeur Est, tout particulièrement pour les variantes 2 et 3.

Néanmoins, l'absence d'échangeur à l'est compliquerait sérieusement l'accès à la zone du Ridor, en particulier dans le cas de la variante 1 (les poids-lourds venant de l'est préféreraient sortir à l'échangeur précédent et emprunter la RD 16 via Laurenan plutôt que d'effectuer un allongement de parcours conséquent). Cette absence allongerait, en outre, de deux minutes, les temps de parcours pour les riverains habitants à l'est de Plémet et souhaitant utiliser la RN 164 vers Rennes, et augmenterait significativement le trafic sur la RD16 entre Plémet et Laurenan (+50%, soit 1350 véhicules par jour au lieu de 900).

Pour les trois variantes, la création d'un échangeur à l'est semble nécessaire et deux positions d'échangeurs sont possibles à l'ouest.

Caractéristiques des positions envisagées pour l'échangeur Ouest

	Zones humides	Surface agricole utile	Trafic
Position A	-	-	Flux équilibré entre Rocade et RD1 (2850 veh/j pour la rocade et 2100 veh/j pour la RD1)
Position B	+ 0,2 ha*	-0,4 ha*	Flux principal sur la RD1 et Rocade ouest peu utilisée (850 veh/j pour la rocade et 4150 veh/j pour la RD1)
Position B'	- 0,25 ha*	-0,6 ha*	Flux principal sur la RD1 et rocade ouest abandonnée (50 veh/j pour la rocade et 5500 veh/j pour la RD1)

* Différences de surface impactées par rapport à la position A de l'échangeur Ouest.

Échangeurs complets ou demi-échangeurs ?

D'après les études qui ont été réalisées, le trafic serait quasi nul sur certaines bretelles des échangeurs envisagés : un échangeur complet est-il dès lors nécessaire, à l'ouest et à l'est, sachant que le choix d'un demi-échangeur permet une économie d'1,2 million d'euros et une moindre emprise sur les surfaces agricoles et les zones humides ?

À l'Ouest

L'étude de trafic réalisée par CEREMA indique pour l'échangeur ouest de faibles trafics sur les bretelles de l'échangeur orientées vers Rennes. L'option d'un demi-échangeur orienté uniquement vers Loudéac, et répondant aux pratiques actuelles des usagers, peut alors apparaître pertinente au regard de ces faibles trafics.

Quelle que soit la variante, un demi-échangeur en position A ou B semblent ainsi suffisant pour assurer l'accessibilité des secteurs essentiels de la zone d'étude et pour écouler les trafics, ceux-ci étant répartis entre les échangeurs est et ouest.

Pour la variante 3 uniquement, un demi-échangeur en position B' ne serait pas suffisant car la modélisation montre un flux non négligeable sur la bretelle de sortie Rennes vers RD1.

À l'Est

Pour les variantes 2 et 3, les prévisions de flux sur les bretelles de l'échangeur Est, orientées vers Loudéac, sont très faibles, l'ex-RN 164 servant avantagement de desserte. On pourrait donc ne mettre en place qu'un demi-échangeur Est orienté uniquement vers Rennes.

Pour la variante 1, en revanche, il demeure un besoin d'accès vers la zone d'activité du Ridor qui milite en faveur du maintien d'un échangeur Est complet.

Un demi-échangeur à l'ouest, orienté vers Loudéac, est envisageable dans les trois cas de figure.

À l'est, un demi-échangeur orienté vers Rennes est envisageable pour les variantes 2 et 3 mais semble moins pertinent pour la variante 1.



Paysage de vallons forestiers

3 Le projet soumis à la concertation

3.5 Analyse comparée des trois variantes

Question de méthode

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères objective.

Celle-ci prend en compte des préoccupations environnementales, techniques et économiques. Elles peuvent être exprimées qualitativement (impact faible, moyen ou fort) ou quantitativement (emprise en hectares sur les milieux, niveaux de bruit mesurés en décibels, nombre d'habitants soumis à une nuisance particulière, etc.).

La deuxième étape consiste à donner à chaque type d'impact une notation exprimant le poids de celui-ci pour la variante envisagée. Cette notation peut être réalisée à partir de chiffres, de symboles ou de couleurs : les couleurs vertes, oranges et rouges sont respectivement associées à des contraintes faibles, moyennes et fortes.

Convertie en tableau, avec ces indicateurs de couleur, la grille multicritères qui vous est présentée permet de comparer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres. Les tableaux de comparaison détaillée pour chaque critère sont consultables en annexe.

Forces et faiblesses de la variante 1 « Aménagement sur place »

Cette variante présente de nombreux avantages en termes de coût, de moindre impact sur le milieu agricole et sur le paysage ou encore pour son impact modéré sur les milieux naturels. Elle présente, en revanche, l'inconvénient d'une démolition probable de la longère au droit du RD1 et d'une circulation plus perturbée pendant le chantier.

Enfin, reste à noter que la desserte des différentes zones d'activités de Plémet (zone d'activité du Ridor, Institut médico-éducatif, centre d'aide par le travail, centre commercial) se trouve modifiée par rapport à la situation actuelle.

Forces et faiblesses des variantes 2 et 3

Les variantes sud, « proche » et « éloignée » de la RN 164 présentent des impacts conséquents sur le monde agricole, sur le paysage et sur les milieux naturels (multiples traversées du ruisseau de Plémet) pour un coût largement supérieur.

Leur principal avantage réside dans le maintien de l'ex-RN 164 comme itinéraire d'accès aux différentes zones de Plémet et des impacts acoustiques un peu moindres sur les riverains.

	Conception technique	Milieu physique	Milieu humain	Paysage et patrimoine	Milieux naturels	Coûts (hors aires de repos)
Variante 1 aménagement sur place	Très favorable	Favorable	Défavorable	Favorable	Favorable	54 M€
Variante 2 « proche »	Favorable	Très défavorable	Favorable	Défavorable	Défavorable	69 M€
Variante 3 « éloignée »	Favorable	Défavorable	Défavorable	Défavorable	Très défavorable	63 M€

Très favorable
Favorable
Défavorable
Très défavorable

→ Aires de repos : des possibilités d'implantation

Dans le cadre de l'aménagement de la RN 164, la mise en place d'aires de repos et de contrôle des transports routiers est envisagée entre Merdrignac et Plémet. Il s'agira soit d'une aire dans chaque sens de circulation, soit d'une aire unique bidirectionnelle.

Une aire de repos double dans chaque sens de circulation est plus consommatrice en emprises foncières et également plus coûteuse car nécessitant la réalisation de 4 bretelles d'entrée-sortie.

Une aire de repos bidirectionnelle nécessite la création d'un ouvrage d'art pour franchir la RN 164 qui peut être mutualisé avantageusement avec l'ouvrage d'art d'un échangeur. Ce type d'aire est moins coûteux car bénéficiant des bretelles de l'échangeur et de son ouvrage de franchissement, et moins consommateur en emprise foncière.

Des implantations sont donc proposées ici sur le secteur de Plémet mais des possibilités seront aussi examinées sur le secteur de Merdrignac, où les études relatives à l'aménagement de la RN 164 ont débuté en septembre 2013.

Seules les variantes 1 et 2 offrent des possibilités d'implantation pour une aire de repos, selon les mêmes contours :

À l'ouest, une aire de repos unique bidirectionnelle peut être connectée sur l'échangeur B grâce à une connexion directe à son giratoire Nord. Ce cas de figure n'est pas envisageable pour les échangeurs A, le giratoire nord ne permettant plus de branchements de voie supplémentaire.

À l'est, deux positions sont envisagées :

- une aire de circulation par sens de circulation au niveau du hameau de Branro
- une aire bidirectionnelle connectée à l'échangeur C par son giratoire nord.

Ces différentes solutions ne présentent pas de difficultés techniques, en revanche il existe des contraintes liées aux zones humides et aux surfaces agricoles.



Proposition d'aire de repos n°1,
près du hameau de Branro, à l'Est (variante 1 et 2)



Proposition d'aire de repos n°2,
associée à l'échangeur C à l'Est (variante 1 et 2)



Proposition d'aire de repos n°3,
associée à l'échangeur B à l'Ouest (variante 1 et 2)

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Objectifs et modalités de la concertation

Informer largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écouter les avis de chacun, dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement, tels sont les objectifs de toute concertation publique, tels qu'ils sont définis au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Ils résultent d'une prise de conscience depuis les années 1980 des conséquences de certains projets d'aménagement sur l'environnement et le cadre de vie des riverains. La procédure dite de concertation préalable permet à l'équipe projet d'enrichir sa connaissance et son évaluation des enjeux du territoire, de même qu'elle favorise l'appropriation du projet par le public.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Plémet n'étant pas arrêté, toute contribution extérieure aidera au choix de la variante et à la conception définitive de l'aménagement routier : les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et faciliteront les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation préalable, en faisant émerger des solutions techniques capables de répondre au mieux aux besoins des territoires, dans le respect de leur identité, de leur fonctionnement présent et futur.

Les dates de la concertation

La concertation préalable se déroule du 16 juin 2014 au 11 juillet 2014.

Les outils pour s'informer

Le dossier de concertation, qui présente les motivations, les enjeux et les différentes variantes du projet d'aménagement est mis à disposition du public et consultable :

- dans les mairies de Plémet et Laurenan.
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

La plaquette d'information : distribuée lors de la réunion publique, elle sera également disponible dans les mairies et sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

Les rendez-vous pour participer

Une réunion publique se tiendra vendredi 20 juin 2014 à 18h30 dans la salle des réceptions de la mairie de Plémet. Le projet y sera présenté par le maître d'ouvrage et chacun est invité à y participer et à s'exprimer.

Un registre de la concertation est mis à la disposition du public, dans les mairies pendant la période de concertation. Vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

Le recueil des avis se fait aussi par courriel à l'adresse :

[RN 164-Plémet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-Plémet@developpement-durable.gouv.fr)

Une permanence des services de l'État, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, se tiendra le mercredi 25 juin 2014 de 9h30 à 16h30, en salle du Conseil Municipal de la mairie de Plémet.

Une procédure encadrée

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 million d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou 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.

Les suites à donner à la concertation

Le chantier lié à l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Plémet sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.

Premier temps d'échange :

La concertation publique, du 16 juin 2014 au 11 juillet 2014.

Après la phase des études préalables, qui ont permis de comparer plusieurs fuseaux et d'identifier trois variantes, la concertation est un temps fort de rencontre et de dialogue. Elle a pour objectif de présenter le projet, ses scénarios et ses variantes, d'en débattre afin d'évaluer collectivement quelle sera la meilleure solution à retenir.

Bilan et études

À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée par l'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage.

Ce bilan sera soumis à l'avis des communes concernées, avant d'être rendu public.

La solution retenue à l'issue de la concertation sera ensuite étudiée en détail, dans le cadre des études techniques, afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, génie civil, mesures pour le traitement des impacts, etc.

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours - compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité environnementale avant d'être présenté au public

Deuxième temps d'échange : l'enquête publique

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

Avant les premiers coups de pioche : la Déclaration d'utilité publique (DUP)

Au terme du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le Préfet représentant l'État déclare 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. Des études parcellaires et des négociations au cas par cas viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière.

Au terme de ce parcours, l'aménagement peut alors être réalisé.

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Concrètement, quelles incidences pour les riverains ?

Les acquisitions foncières : procédures à l'amiable et expropriations

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. Le maître d'ouvrage entamera ensuite 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.

Pour un agencement optimal du foncier agricole et forestier

Le projet d'aménagement entraînera inévitablement des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles : prélèvement de surfaces, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, réduction de surfaces d'épandage, etc.

Pour faire suite au choix de la variante retenue, une étude détaillée permettra de mesurer précisément ces impacts et d'apporter des réponses. Il pourra par exemple s'agir de créer des 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 vise à permettre le renforcement et la pérennisation optimale des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

Les « espèces protégées » sous surveillance

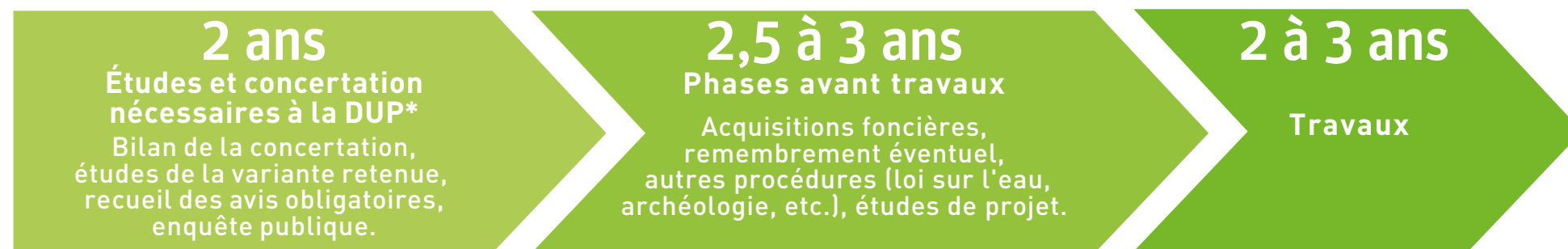
Compte tenu des enjeux écologiques du projet, un dossier sera présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNPN). Cette procédure, prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2), permet la demande d'une dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces 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 publique du contenu du dossier.

La ressource en eau, objet de toutes les attentions

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)

→ Zoom sur...

La prise en compte des nuisances sonores de la route à 2x2 voies

L'augmentation de la vitesse autorisée, passant de 90 km/h à 110 km/h sur la 2x2 voies, engendrera une hausse des nuisances sonores liées à la circulation. Elles ont déjà été prises en compte par les premières études, qui ont évalué le nombre d'habitations concernées : 53 pour la variante « aménagement sur place », 30 pour la variante 2 et 47 pour la variante 3. Dans les trois scénarios, un établissement de soin sera aussi concerné par cet accroissement des nuisances sonores.

L'étude d'impact reviendra plus précisément sur les répercussions sonores du nouvel équipement, de même qu'elle avancera des propositions pour compenser les effets induits par l'aménagement. La réalisation d'une étude acoustique permettra de préciser les besoins en protection phonique (écran acoustique, merlon, protection de façades...) qui ont dès à présent fait l'objet d'une première évaluation.



Hameau au sud de Plémet

5 Le glossaire

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.



Plémet en appui sur son dôme

6 Les annexes

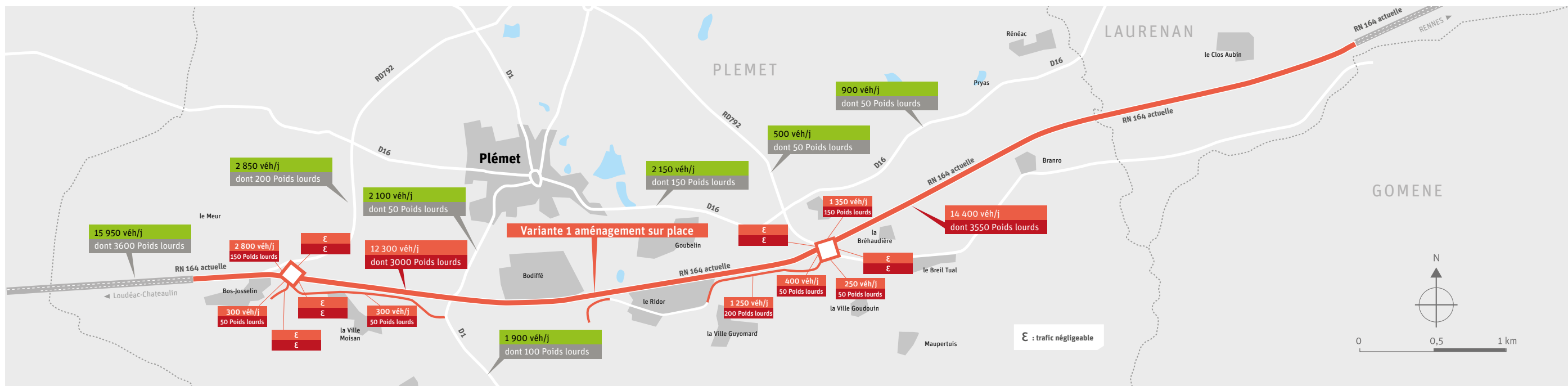
Prévisions de trafic à l'horizon 2035.....	p.41
Sécurité routière.....	p.44
Cartes de synthèse des enjeux du territoire.....	p.46
Choix des variantes.....	p.48

Les prévisions de trafic en 2011 et en 2035 sans aménagement

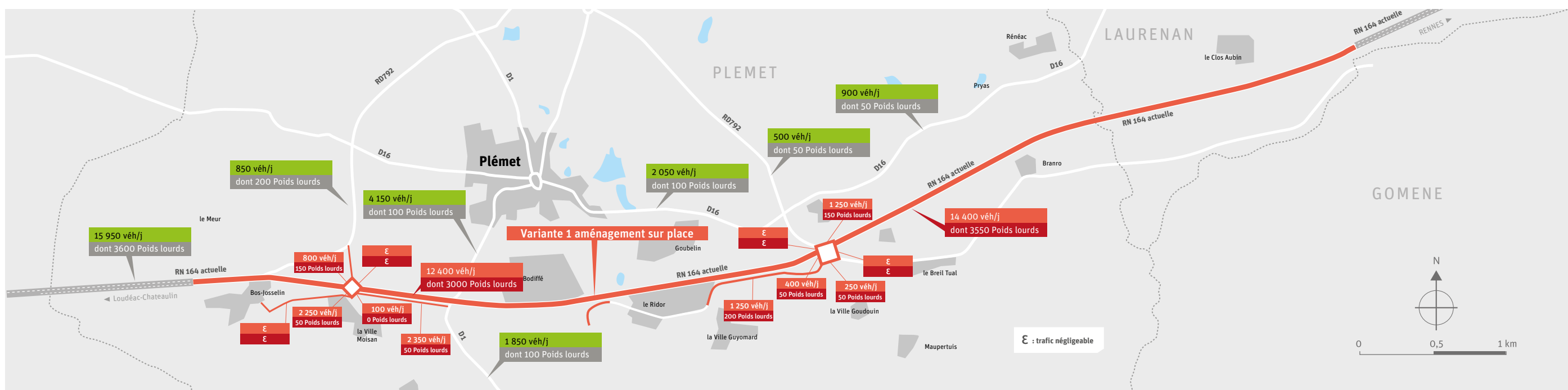


6 Les annexes

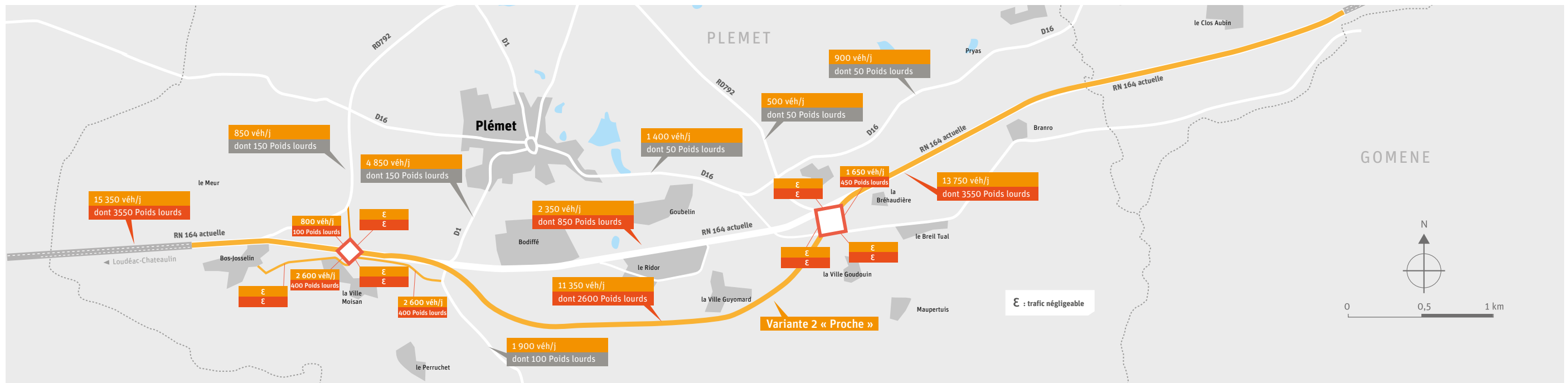
Les prévisions de trafic en 2035, pour les trois variantes d'aménagement



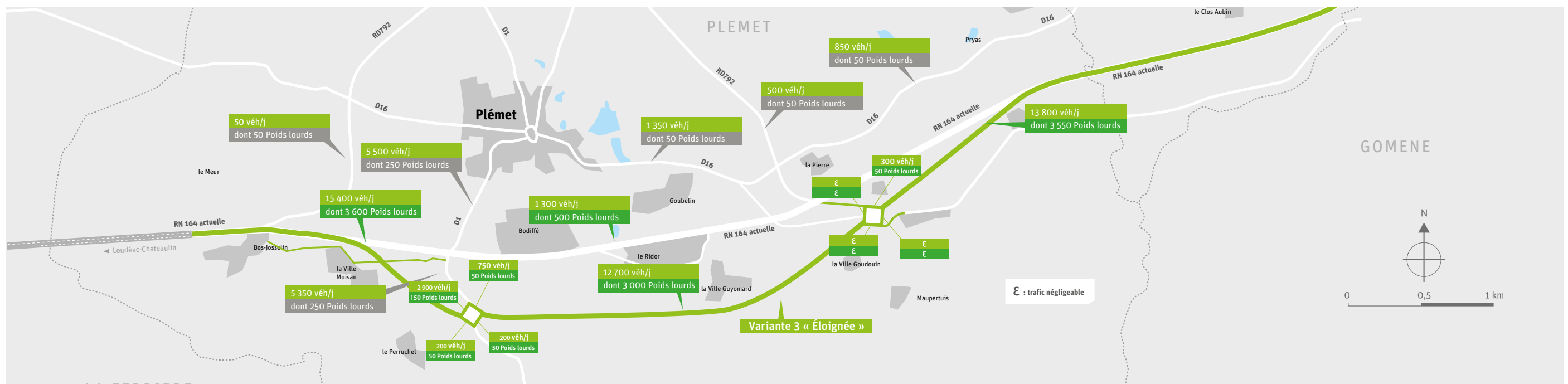
Trafic en 2035 avec la variante 1 - échangeur ouest : position A



Trafic en 2035 avec la variante 1 - échangeur ouest : position B



Trafic en 2035 avec la variante 2 - échangeur ouest : position B



Trafic en 2035 avec la variante 3 - échangeur ouest : position B'

6 Les annexes

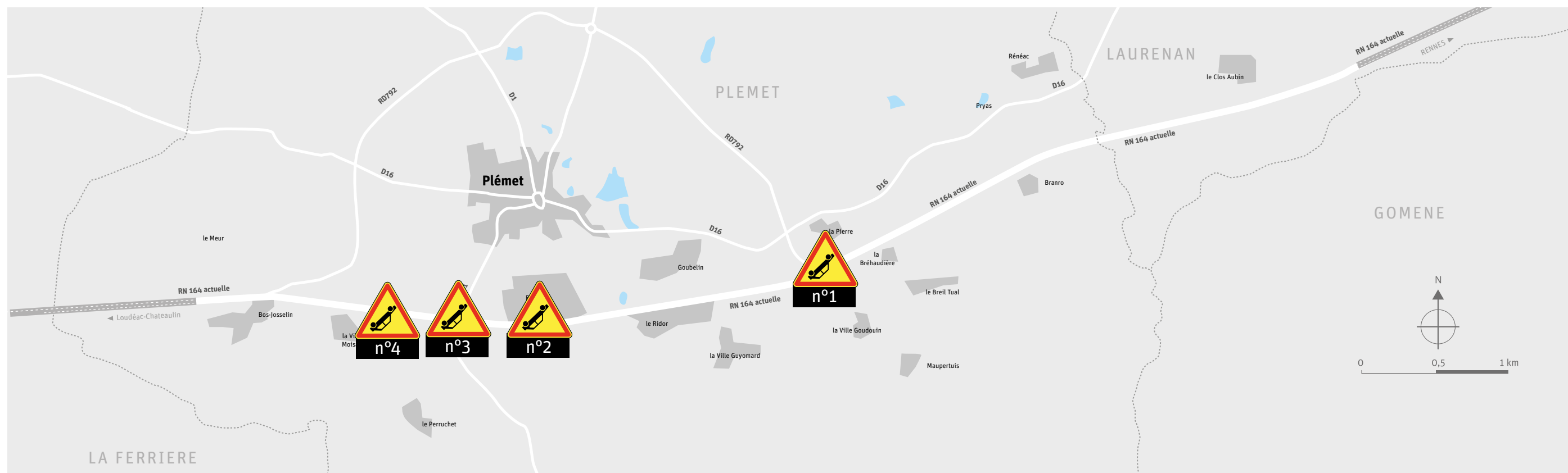
Sécurité routière

On dénombre quatre accidents corporels entre 2008 et 2012 sur le secteur étudié.

Trois d'entre eux se situent en carrefour mais seuls deux sont directement liés avec le fonctionnement en carrefour.

Tous ces accidents se situent sur des séquences visuelles fermées ou mixte, et en descente ou point bas (RD1).

- Accident n° 1, au niveau du carrefour de la Fourchette, avec une perte de contrôle en venant de Merdrignac et la traversée de chaussée en collision frontale contre un PL
- Accident N°2 en situation de tourne à gauche à l'arrêt, avec collision arrière en venant de Merdrignac vers le lieu-dit « La Poterie »
- Accident n°3 avant aménagement du giratoire RD1, avec un refus de priorité en sortant de Plémet
- Accident N° 4, avec une perte de contrôle en venant de Loudéac, traversée de chaussée.

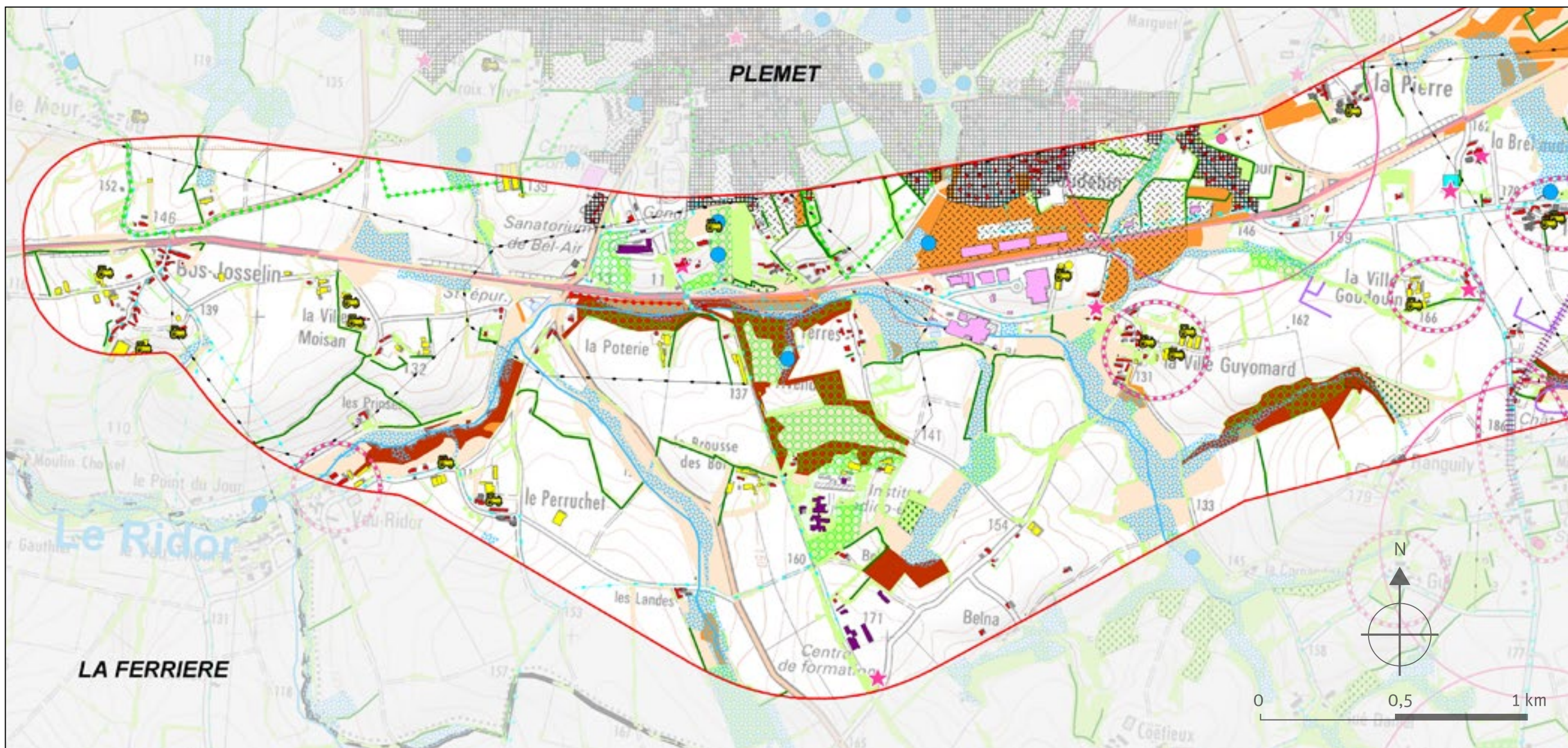




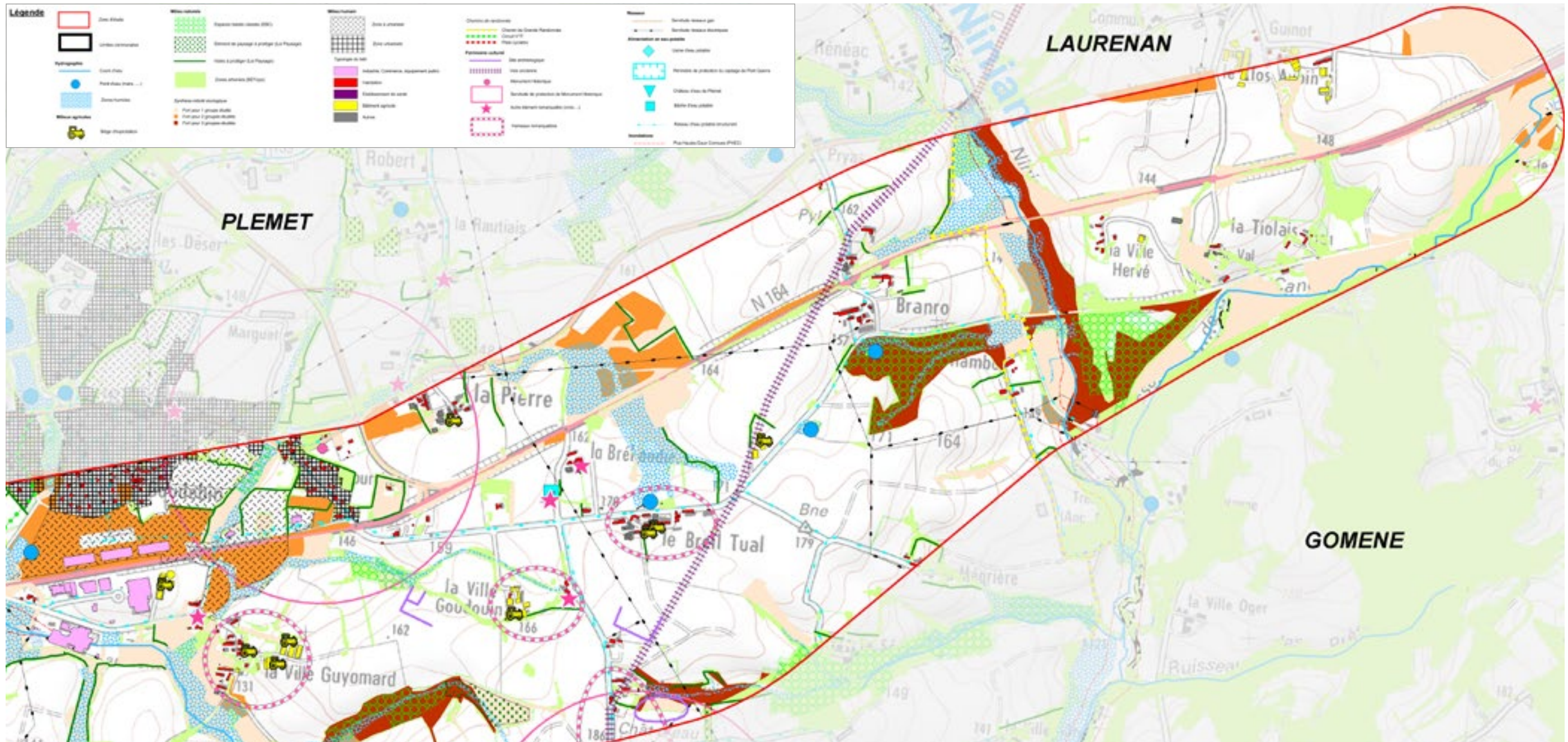
6 Les annexes

Cartes de synthèse des enjeux du territoire

Carte de synthèse des contraintes (Ouest)

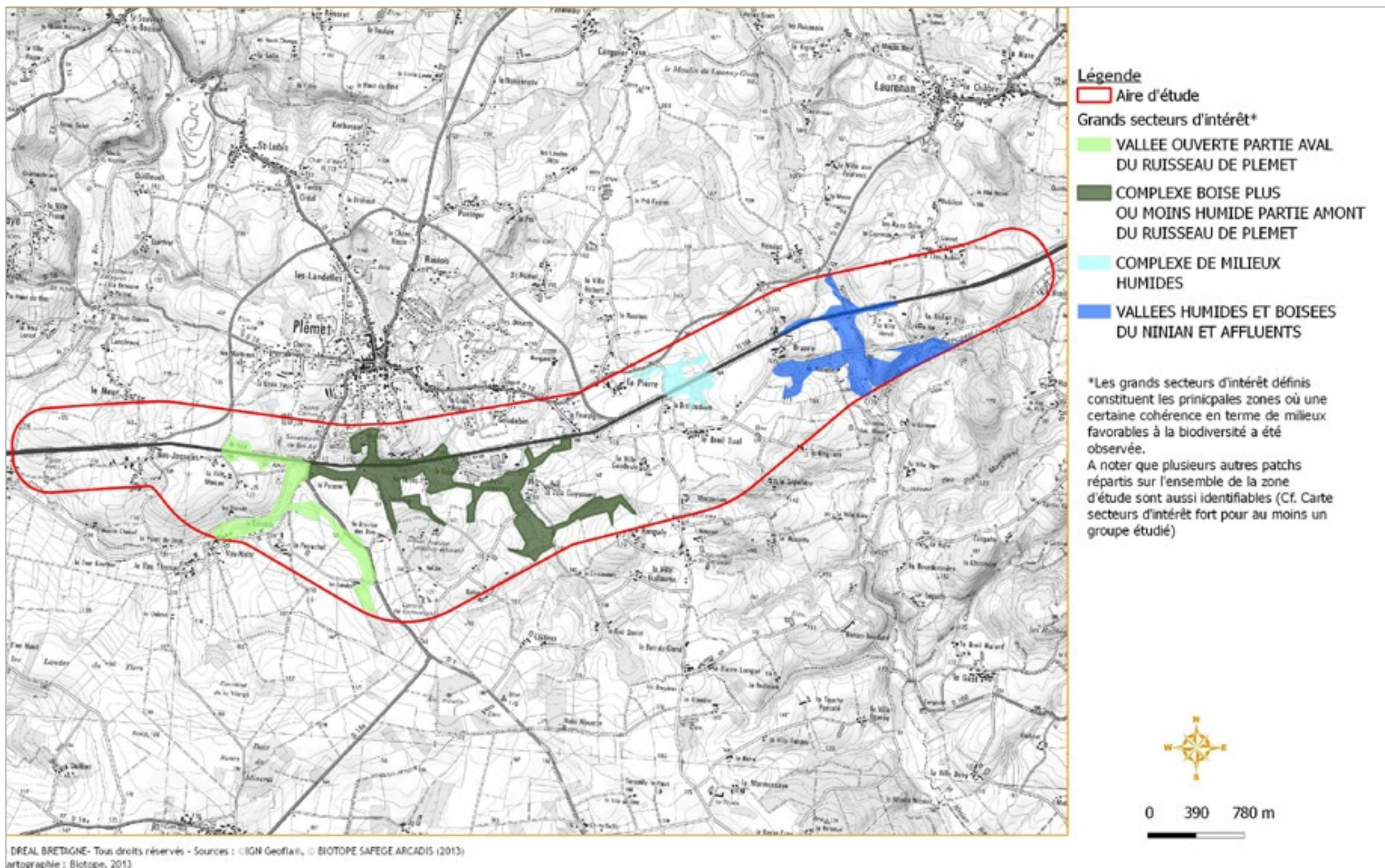


Carte de synthèse des contraintes (Est)



6 Les annexes

Grands secteurs d'intérêt écologique observés



Choix des variantes - Première étape : définition d'une aire d'étude élargie et analyse comparative des fuseaux

Le processus de choix des variantes

Première étape : passer au nord ou passer au sud de Plémet ?

Dans un premier temps, deux fuseaux d'étude ont été analysés, le fuseau Grand Nord, contournant Plémet par le nord, et le fuseau Grand Sud, qui reprend en grande partie des tronçons de la RN 164 existante.

Le fuseau Grand sud a été retenu, car il présente les avantages suivants :

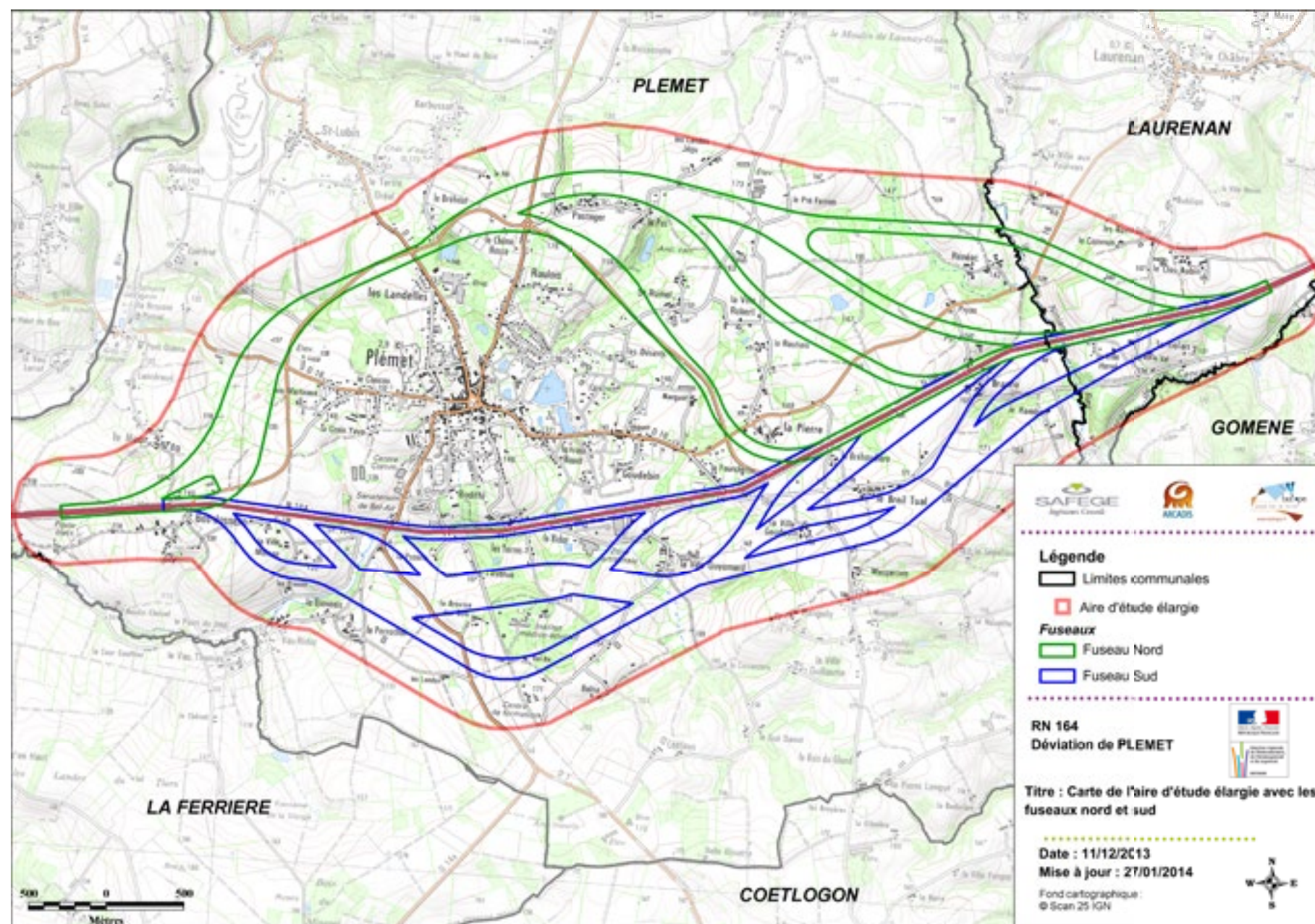
- possibilité de réaménagement sur place de l'actuelle RN 164 sur un linéaire plus long,
- tracé plus rectiligne sur l'ensemble des variantes,
- tracé moins long
- intersection avec une seule route départementale contre quatre au nord, ce qui limite le nombre de rétablissements routiers et donc d'ouvrages d'art.
- coût moindre lié à la réutilisation partielle ou totale de la RN 164 existante et au nombre plus faible de rétablissements routiers, d'ouvrages d'art et d'échangeurs.

Deuxième étape : rechercher tous les tracés possibles à l'intérieur du fuseau sud et sélectionner les plus pertinents

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude, une première analyse a permis d'écartier un grand nombre de variantes présentant un impact environnemental ou agricole notable. 5 variantes, sur 24 étudiées à ce stade, ont été sélectionnées et présentées au comité de suivi. Sur la base d'une analyse comparative prenant en compte la totalité des composantes environnementales, humaines et patrimoniales, les 3 variantes les plus abouties ont été retenues pour être soumises à la concertation publique.

Les inconvénients du fuseau Grand nord

Cette option a été écartée car elle passait aux abords de nombreuses zones urbanisées actuelles et futures. Par ailleurs, avec le fuseau Grand Nord, l'actuelle rocade de Plémet n'aurait pas pu faire l'objet d'un réaménagement sur place, contrairement au fuseau Grand Sud au regard de l'actuelle RN 164. Les rétablissements routiers auraient en outre été plus conséquents et plus difficiles à réaliser, vu la proximité avec les zones urbaines. Enfin, la longueur de ce fuseau aurait entraîné une consommation plus importante de terres agricoles.



6 Les annexes

Choix des variantes - Deuxième étape : étude de 24 variantes



Vallée du Ninian

Analyse comparative succincte des 24 variantes de tracé

Objectif : Proposition large de variantes à l'intérieur du fuseau d'étude passant au sud de la RN 164 et analyse comparative permettant de réduire leur nombre à 5 variantes.

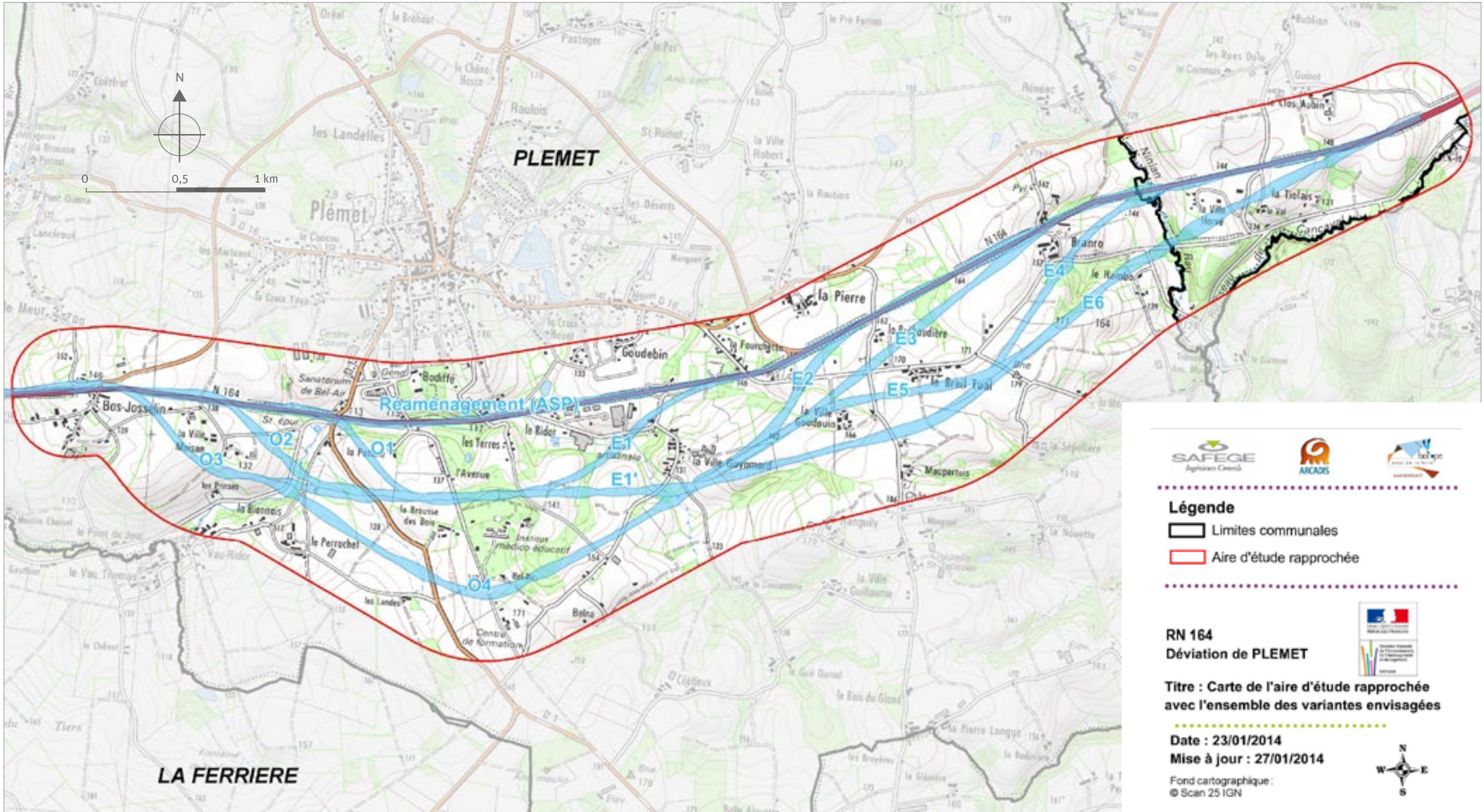
Les 24 variantes correspondent aux combinaisons des différents tronçons présentés. L'évaluation a porté sur 6 critères, évalués grâce aux données disponibles et contraintes identifiées au mois de décembre 2013 :

- Infrastructure ;
- Milieu physique ;
- Milieu humain ;
- Paysage et patrimoine ;
- Milieux naturels ;
- Coûts.

Ces critères sont eux-mêmes évalués à l'aide d'indicateurs. L'analyse a permis de sélectionner cinq variantes parmi les 24 envisagées :

- La variante A, aménagement sur place (ASP) ;
- La variante B constituée des tronçons E1 et O1 ;
- La variante C constituée des tronçons E2, E1' et O1 ;
- La variante D constituée des tronçons E3, E1' et O2 ;
- La variante E constituée des tronçons E6, E1' et O3.

Ces cinq variantes ont fait l'objet d'analyses plus précises.



6 Les annexes

Choix des variantes - Troisième étape : sélection des 5 variantes

	Conception technique					Milieu physique		Milieu humain		
	Longueur totale	Linéaire neuf	Nombre d'OA	Lisibilité/confort	Linéaire rétablissements	Excédent déblais (m3)	Hydrographie	Bâti impacté	Agriculture (SAU)	Nuisances sonores < 100 m
Variante A	7640 m	0	6		3 235 m		3	2 bâtiments industriels	4,05 ha	113 bâtiments
Variante B	7945 m	2845 m	8		4 100 m		5	3 habitations	8,13 ha	93 bâtiments
Variante C	8055 m	3930 m	7		3 630 m		5		13,51 ha	77 bâtiments
Variante D	8030 m	5140 m	8		3 520 m		5		17,2 ha	72 bâtiments
Variante E	8015 m	7925 m	7		2 645 m		4		29,9 ha	47 bâtiments

	Paysage et patrimoine			Milieux naturels					Coût
	Monuments historiques	Sites Archéologiques	Paysage	Zones humides et milieux aquatiques	Faune patrimoniale et/ou protégée	Flore patrimoniale et/ou protégée	Continuité écologique	Habitats d'intérêt	Coût
Variante A	1 MH			6,9 ha					
Variante B	1 MH			7,2 ha					
Variante C	1 MH (en limite)			7,4 ha					
Variante D				6,9 ha					
Variante E				3,6 ha					

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Conclusions

La variante A (ASP) présente de nombreux avantages : beaucoup moins coûteuse, très peu d'emprise sur des terres agricoles de qualité, très bonne lisibilité du tracé, impact faible sur le paysage, cohérent avec le développement urbanistique de la commune, facilité de desserte de Plémet. Ses inconvénients sont la présence d'habitations soumises au bruit, la traversée de zones humides et / ou susceptibles d'héberger de la faune protégée et la complexité présumée de l'exploitation sous chantier.

La variante B, la variante (hors ASP) la moins consommatrice de terres agricoles, a peu d'impact sur le paysage et présente le coût de réalisation le plus faible (hors ASP). Elle cumule plusieurs inconvénients : ses impacts sur les milieux naturels, son confort géométrique un peu moyen, des rétablissements nombreux et complexes, des nuisances sonores plus importantes, traverse une zone d'extension urbaine et surtout nécessité de démolir quelques habitations.





La variante C est une des variantes (hors ASP) les moins consommatrices de terres agricoles, soumet un nombre d'habitations modéré aux impacts sonores, a un impact moyen sur le paysage. Ses principaux inconvénients sont ses impacts sur les milieux naturels, son confort géométrique un peu moyen.

La variante D présente un impact modéré sur les différents volets environnementaux et un éloignement des habitations permettant de minimiser les gênes sonores. Ses principaux inconvénients sont la consommation importante de terre agricole, un impact paysager certain, un excédent de déblais conséquent, un coût plus important.

La variante E présente les avantages suivants : impact modéré sur les différents volets environnementaux (à l'exception d'un nouveau franchissement du Ninian) et peu d'habitations soumises aux impacts sonores. Ses principaux inconvénients sont la consommation très importante de terre agricole, un impact paysager très significatif, un excédent de déblais conséquent, le coût le plus important

A l'issue de cette comparaison et de la présentation qui en a été faite au comité de pilotage du 3 février 2014, il a été décidé de retenir les variantes A, C et D, renommées alors 1, 2 et 3.

	Synthèse					
	Conception technique	Milieu physique	Milieu humain	Paysage et patrimoine	Milieux naturels	Coûts
Variante A	Très favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable
Variante B	Très défavorable	Favorable	Défavorable	Favorable	Très défavorable	Favorable
Variante C	Défavorable	Défavorable	Favorable	Favorable	Défavorable	Favorable
Variante D	Défavorable	Défavorable	Défavorable	Défavorable	Favorable	Défavorable
Variante E	Favorable	Très défavorable	Très défavorable	Défavorable	Favorable	Très défavorable

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

6 Les annexes

Choix des variantes - Quatrième étape : 3 variantes retenues en vue de la concertation publique

	Conception technique					
	Linéaire de tracé neuf	Géométrie	Rétablissements	Ouvrages d'art pour rétablissement (hors échangeur)	Exploitation sous chantier	Synthèse
Variante 1 aménagement sur place	0 m sur 7 641 m de voie	Respect de l'ICTAAL, valeur confortable en plan et en profil en long	Rétablissement de la RD 1 en PS relativement contraint. Linéaire de rétablissement = 5,4km (échangeur A) et 4,9 km (échangeur B)	2 passages supérieurs	Contraint du fait de l'aménagement sur place et du maintien de la circulation	
Variante 2 « proche »	3 400 m sur 8 054 m de voie	Respect de l'ICTAAL, valeur confortable en plan et en profil en long	Linéaire de rétablissement plus élevé que pour les autres variantes. Rétablissement de la RD 1 en PI moins contraint qu'en PS Linéaire de rétablissement = 6km (échangeur A) et 5,5 km (échangeur B)	1 passage supérieur 1 passage inférieur 1 passerelle piéton / cycle	La zone en tracé neuf permet une exploitation sous chantier plus aisée	
Variante 3 « éloignée »	5 200 m sur 8 030 m de voie	Respect de l'ICTAAL, valeur confortable en plan et en profil en long	Faible linéaire de rétablissement. Peu de contrainte pour la RD1. Linéaire de rétablissement = 4,1km (échangeur A) et 4 km (échangeur B')	2 passages supérieurs 1 passerelle piéton / cycle	La zone en tracé neuf permet une exploitation sous chantier plus aisée	

	Milieu physique		
	Cours d'eau (hors rétablissements)	Excédent de déblais	Synthèse
Variante 1 aménagement sur place	7, aucun nouveau franchissement	env. 100 000 m3	
Variante 2 « proche »	9, dont 5 nouveaux franchissements	plus de 500 000 m3	
Variante 3 « éloignée »	8, dont 7 nouveaux franchissements	env. 150 000 m3	

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Milieu humain

	Bati	Agriculture		Synthèse	Bruit	Accessibilité				Synthèse	SYNTHESE Milieu humain
		SAU impactée	Impact exploitant sur perte de foncier et fonctionnement de l'exploitation			Desserte du territoire					
						Effet de coupure et séparation des flux	Accès centre commercial	Accès IME	Accès ZAC du Ridor		
Variante 1 aménagement sur place	1 longère située près du carrefour de la Poterie est concernée par la variante. Le bâtiment se retrouve enclavé. Acquisition foncière à prévoir	3,9 ha impactés (voie seule) Si échangeurs A et C : + 8,7 ha Si échangeurs B et C : + 8,3 ha	1 exploitation concernée Fin d'activité prévue dans moins de 5 ans	Dépend essentiellement du choix de la collectivité et de l'exploitante en fin d'activité (négociation)	53 habitations et 1 établissement de soins nécessitant des protections acoustiques	Limite les connexions directes entre la commune de Plémet et le territoire situé au sud de la RN164 du fait des voiries existantes non rétablies. Seule la rue de la Liberté/RD1 est rétablie. Le hameau de la Ville Guyomard est déconnecté du centre bourg de Plémet. Les flux locaux et de transit restent mélangés sur le RN164	L'accès au centre commercial super U de Plémet est possible par l'échangeur de Bos Josselin à l'ouest de Plémet. L'accès direct depuis l'ouest n'est pas possible sans traverser le bourg de Plémet.	L'accès à l'IME est rendu plus complexe. Par l'est l'accès depuis la Fourchette se fait via la Ville Guyomard. Par l'ouest depuis Bos-jasselin, l'accès se fait par la voirie parallèle à la RN 164 puis la RD1 vers le sud.	l'accès à la ZAC du Ridor se fait uniquement par l'échangeur est au niveau de la Fourchette. Une voirie permet l'accès direct à la zone depuis la giratoire sud de l'échangeur. L'accès depuis l'ouest est ainsi rallongé de 3km et environ 3 minutes par rapport à la situation actuelle.	La variante 1 rend certaines OD complexes, notamment l'accès au centre commercial, à l'IME, ou à la ZAC du Ridor. Elle ne permet pas de séparer les flux de transit et de desserte de Plémet. Du fait de l'absence d'intersection à niveau elle permet de répondre aux objectifs de sécurisation de l'axe.	
Variante 2 « proche »	Pas de bâtiment concerné	13,5 ha impactés (voie seule) Si échangeurs A et C : + 8,9 ha Si échangeurs B et C : + 8,4 ha	1 siège très impacté, 3 exploitations morcelées Solution : boviduc+foncier	Siège très fortement impacté	30 habitations et 1 établissement de soins nécessitant des protections acoustiques	La RN 164 existante entre la RD1 et le diffuseur de La Fourchette est intégrée au réseau de voirie communal. Le hameau de la Ville Guyomard reste connecté au centre bourg de Plémet. Dans cette configuration les flux de transit sont canalisés sur le contournement.	L'accès au centre commercial Super U Plémet est possible par l'échangeur de Bos Josselin depuis l'ouest et depuis celui de la fourchette via l'actuelle RN 164 depuis l'est. Les évolutions de temps de parcours et de distances restent marginales;	L'accès à l'IME est rendu plus complexe. Il est possible par l'échangeur de Bos Josselin depuis l'ouest et depuis celui de la fourchette via l'actuelle RN 164 depuis l'est en empruntant le RD1 en lieu de place de la voirie d'accès directe utilisée actuellement.	l'accès à la ZAC du Ridor n'est pas fondamentalement modifié par rapport à la situation actuelle.	La variante 2 permet de maintenir des temps de parcours proches de la situation actuelle (hormis pour l'accès à l'IME qui est rendu plus complexe). La séparation des flux entre la RN actuelle et le contournement est réelle bien qu'inférieure à la variante 3. Les objectifs d'amélioration de la sécurité sont atteints.	
Variante 3 « éloignée »	Pas de bâtiment concerné	16,7 ha impactés (voie seule) Si échangeurs A et C : + 8,5 ha Si échangeurs B' et C : + 7,9 ha	3 exploitations particulièrement impactées Solutions alternatives quasi impossibles	Très peu de solution alternatives pour les exploitants en place	47 habitations nécessitant des protections acoustiques	Comme pour la variante 2, l'actuelle RN164 est intégrée au réseau communal et conserve une fonction de desserte locale. Elle est par ailleurs connectée aux giratoires des diffuseurs est et ouest. Dans cette configuration les flux de transit sont canalisés sur le contournement. Dans cette variante les trafics sont reportés de la manière la plus importante sur le contournement.	L'accès au centre commercial Super U Plémet est possible par l'échangeur de Bos Josselin depuis l'ouest et depuis celui de la fourchette via l'actuelle RN 164 depuis l'est. Les évolutions de temps de parcours et de distances restent marginales;	L'accès à l'IME est rendu plus complexe. Il est possible par l'échangeur de Bos Josselin depuis l'ouest et depuis celui de la fourchette via l'actuelle RN 164 depuis l'est en empruntant le RD1 en lieu de place de la voirie d'accès directe utilisée actuellement.	l'accès à la ZAC du Ridor n'est pas fondamentalement modifié par rapport à la situation actuelle.	La variante 3 est celle qui permet de maintenir les temps de parcours proches de la situation actuelle (hormis pour l'accès à l'IME qui est rendu plus complexe), tout en assurant les niveaux de séparation des flux les plus importants et en répondant aux objectifs d'amélioration de la sécurité.	

6 Les annexes

Choix des variantes - Quatrième étape : 3 variantes retenues en vue de la concertation publique

	Paysage et patrimoine			
	Monuments Hist.	Sites archéologiques	Paysage	Synthèse
Variante 1 aménagement sur place	Echangeur Est situé dans un périmètre de Monument Historique (croix de chemin du XVIIème s.)	1 voie ancienne recoupée	Variante possédant le plus faible impact sur le paysage puisque le tracé actuel est réutilisé	
Variante 2 « proche »	Echangeur Est situé dans un périmètre de Monument Historique (croix de chemin du XVIIème s.)	1 voie ancienne recoupée 1 site archéologique recoupé (enclos de La Ville Goudouin)	Partie Est du tracé : Tracé qui s'inscrit sur le plateau des paysages agricoles ouvert et bocager = Fort impact visuel Centre : Tracé empruntant une géographie de vallée. Tracé qui s'inscrit à mi-pente. Fort impact sur la géographie. Tracé traversant des bosquets et des bois = fort impact Partie Ouest du tracé : Tracé restant en fond de vallée et reprenant en partie le tracé de la RN existante = Faible impact sur les paysages	
Variante 3 « éloignée »	Tracé en dehors de tout périmètre de Monument Historique	1 voie ancienne recoupée 1 site archéologique recoupé (enclos de La Ville Goudouin)	Partie Est du tracé : Tracé qui s'inscrit sur le plateau des paysages agricoles ouvert et bocager = Fort impact visuel Centre : Tracé empruntant une géographie de vallée. Tracé qui s'inscrit à mi-pente. Fort impact sur la géographie. Tracé traversant des bosquets et des bois = fort impact Partie Ouest du tracé : Tracé empruntant une géographie mouvementée de vallée et qui traverse la vallée du Lié = Fort impact. Risque d'oblitérer des continuités naturelles	

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable





	Milieux naturels				Synthèse
	Zones humides	Habitats Naturels d'Intérêt Communautaire (HNIC)	Faune	Continuité écologique	
Variante 1 « aménagement sur place »	6,6 ha de zones humides impactées (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B+C) : + 1,8 ha	< 0,1 ha d'HNIC impactés (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B+C) : + 0,07 ha	10,8 ha habitats remarquables favorables à l'expression d'espèces faunistiques d'intérêt impactés (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B+C) : + 3,4 ha	pas de nouvelle création de voies Franchissement cours d'eau: 7, aucun nouveau franchissement	
Variante 2 « proche »	6,7 ha de zones humides impactées (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B+C) : + 1,8 ha	Un peu moins de 0,5 ha d'HNIC impactés (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B+C) : + 0,9 ha	10,2 ha habitats remarquables favorables à l'expression d'espèces faunistiques d'intérêt impactés (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B+C) : + 3,2 ha	3400 mètres de voiries à créer Franchissement cours d'eau: 9, dont 5 nouveaux franchissements Franchissements du ruisseau de Plémet favorable à la Loutre d'Europe et au Campagnol amphibie et qui peut générer des atteintes fonctionnelles non négligeables pour ce groupe d'espèces. Les franchissements sont toutefois moins nombreux et la localisation (notamment à l'ouest (au niveau du lieu-dit «La Poterie») sont moindre comparé à la variante 3	
Variante 3 « éloignée »	6,4 ha de zones humides impactées (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B'+C) : + 1,5 ha	Un peu plus de 0,5 ha d'HNIC impactés (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B'+C) : sans changement	8,9 ha habitats remarquables favorables à l'expression d'espèces faunistiques d'intérêt impactés (voie seule) Avec échangeurs (A+C ou B'+C) : + 2 ha	5200 mètres de voiries à créer Franchissement cours d'eau: 8, dont 7 nouveaux franchissements dont un nouveau franchissement du ruisseau de Plémet Plusieurs franchissements du ruisseau de Plémet qui apparaît comme un secteur intéressant pour les mammifères semi-aquatiques (Loutre et Campagnol amphibie) et qui par conséquent va probablement générer des atteintes fonctionnelles non négligeables pur ce groupe d'espèces	

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

6 Les annexes

Choix des variantes - Quatrième étape : 3 variantes retenues en vue de la concertation publique

	Synthèse					
	Conception technique	Milieu physique	Milieu humain	Paysage et patrimoine	Milieus naturels	Coûts (hors aires de repos)
Variante 1 aménagement sur place	Très favorable	Favorable	Défavorable	Favorable	Favorable	54 M€
Variante 2 « proche »	Favorable	Très défavorable	Favorable	Défavorable	Défavorable	69 M€
Variante 3 « éloignée »	Favorable	Défavorable	Défavorable	Défavorable	Très défavorable	63 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable



**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-Plemet@developpement-durable.gouv.fr

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

