

janvier 2012

Dossier de concertation

Mise à 2×2 voies de la RN 164
Déviation de Châteauneuf-du-Faou



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE





Sommaire

La concertation : pourquoi ? comment ?	4 et 5
Le territoire concerné	6 à 9
Un enjeu de mobilité et de développement	10 à 11
La question environnementale au cœur du projet	12 et 13
Les deux scénarios de l'aménagement	14 et 15
L'échangeur de Châteauneuf-du-Faou avec la RD36	16 et 17
Les options : des dessertes supplémentaires	18 à 21
La synthèse multicritères du projet	22
Conclusion	23
Les prochaines étapes	24
Les annexes	25 à 39



La concertation : pourquoi ? comment ?

L'objet de la concertation

Le projet soumis à concertation consiste à aménager la RN164 dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou sur une section de 12 km comprise entre les communes de Landeleau à l'est et de Lennon à l'ouest.

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne.

Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la région. Tout au long de son tracé, la RN164 est déjà majoritairement aménagée en route à 2x2 voies. En Finistère, c'est le cas autour de Carhaix jusqu'à Landeleau ou encore dans sa partie finale de Ty Bléz à Châteaulin.

Aujourd'hui, la section de cette route au niveau de Châteauneuf-du-Faou n'est plus suffisamment adaptée aux enjeux de mobilité, de sécurité et d'accessibilité du territoire.

Pour aménager la RN164 dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou, l'Etat, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet, envisage deux grands scénarios :

- **Scénario 1** : Mise à 2x2 voies de la RN164
- **Scénario 2** : Aménagement provisoire en 2x1 voie (avec des créneaux de dépassement), compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieure.

Différentes variantes, plus localisées, ont également été étudiées dans tous les scénarios :

- La reconfiguration de l'échangeur avec la RD36 de Châteauneuf-du-Faou.
- Des options d'échanges pour les dessertes locales.
- Des variantes de contournement du hameau de Saint-André.

Quatre communes sont concernées : Landeleau, Châteauneuf-du-Faou, Plonévez-du-Faou et Lennon.

Les objectifs de la concertation

- **Inform** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet.
- **Ecouter** les avis de la population et de ses représentants, pour mieux prendre en compte les sensibilités en termes d'usages, d'environnement ainsi que les attentes et enjeux socio-économiques.
- **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour le maître d'ouvrage de retenir un scénario qui sera approfondi, puis soumis à enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).



Les modalités de la concertation

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

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

La concertation se déroule du lundi 16 janvier au dimanche 12 février 2012.

Qu'est-ce que la Déclaration d'utilité publique ?

La Déclaration d'utilité publique, ou DUP, est l'acte administratif pris par arrêté préfectoral qui donne le coup d'envoi d'un aménagement d'intérêt public. Il intervient au terme d'une enquête publique préalable au cours desquelles le projet a été exposé et débattu, sous le contrôle d'un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. Une fois déclaré d'intérêt public, le projet progresse alors vers sa concrétisation : procédures d'acquisitions foncières, études de détail puis réalisation des travaux.

Mieux comprendre les étapes du projet et le calendrier d'aménagement... Lire en page 24.



Comment s'informer ?

- **Le dossier de concertation** : il s'agit d'une synthèse des études préalables et de la présentation des scénarios d'aménagement. Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation :
 - dans les mairies de Landeleau, Châteauneuf-du-Faou, Plonévez-du-Faou et Lennon ;
 - en le téléchargeant sur : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

- **La plaquette d'information** : elle sera distribuée en réunion publique, puis disponible en mairies.

Et pour participer ?

- **Le registre d'expression** : disponible en mairies pendant la période de concertation, vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

- **Le recueil des avis par courriel** : vous pouvez faire connaître votre opinion ou poser vos questions par courriel à l'adresse RN164-chateauneuf@developpement-durable.gouv.fr

- **Une réunion publique se tiendra le** :
lundi 30 janvier 2012 à 18h30
Salle Ar Stérenn
à Châteauneuf-du-Faou

Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

- **Une permanence des services de la DREAL se tiendra le** :
mercredi 25 janvier 2012 de 14h à 17h
en salle du Conseil de la mairie de Châteauneuf-du-Faou

Le maître d'ouvrage pourra répondre à vos interrogations et recueillir vos observations.

Le bilan de la concertation

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage en établira un bilan. Celui-ci sera soumis à l'avis des communes concernées, puis rendu public.

Le cadre de l'aménagement de la RN164

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne (RN12) à Châteaulin (RN165), en tant que maillon du Plan Routier Breton.

La décision ministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti-pris d'aménagement comme étant une 2x2 voies avec échangeurs dénivelés, ayant statut de route express (1).

La déviation de Châteauneuf-du-Faou figure au Programme de modernisation des itinéraires (2) de la région Bretagne 2009-2014 et bénéficie au total de 60,9 M€ de financements inscrits par l'Etat, la Région Bretagne et le Conseil Général du Finistère.

Les études préalables à l'aménagement ont débuté en octobre 2010 à la suite d'une décision du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

L'aménagement de la RN164 a été inscrit en novembre 2011 au projet de Schéma national des infrastructures de Transport, document prévu par le Grenelle de l'Environnement, au titre des actions à engager pour « renforcer l'accessibilité des territoires ».

Le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou en voie rapide à statut de route express s'inscrit dans cette logique de continuité routière. Le scénario 1 d'une mise à 2x2 voies de la section permet de réaliser un maillon de liaison entre les autres tronçons déjà réalisés en 2x2 voies et participe, plus globalement, à la modernisation à terme de l'axe routier du centre Bretagne. A l'échelle de la région, celui-ci participe à renforcer le maillage territorial de liaison est-ouest, en délestage des axes littoraux RN12 et RN165.

Les études préalables menées par le maître d'ouvrage :

- une étude de trafic routier réalisée par le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de l'Ouest ;
- des études faune, flore, paysage réalisées par le bureau d'études Ceresa ;
- les études techniques et la coordination générale par le cabinet Ingerop.

(1) Le statut de « route express » entraîne une interdiction de circulation des engins agricoles, piétons et cycles. L'accès s'effectue par le biais d'échangeurs. La desserte locale est rétablie par une voirie adaptée. L'aménagement s'accompagne de la création d'un itinéraire de substitution.

(2) Le Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) est le document de référence qui définit la stratégie d'investissement de l'Etat dans la région en matière d'infrastructures routières.



La section RN164 « déviation de Châteauneuf-du-Faou » à aménager débute à Landeleau et s'achève à Lennon. Le secteur d'étude représente une zone de 12,4 km de long, dans une bande de 1,5 km de largeur, soit une surface de 1800 ha.



Le territoire concerné

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative pour les vingt prochaines années, la RN164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne. Son aménagement vise à désenclaver le centre Finistère ainsi qu'à améliorer les conditions de confort et de sécurité.

Renforcer la desserte régionale est-ouest par le centre Bretagne

Comment rendre le centre Bretagne plus accessible par la route ? C'est l'une des problématiques à laquelle répond l'aménagement progressif en route express à 2x2 voies de la RN164. Pour la Bretagne, le projet représente un enjeu d'aménagement du territoire et de service public.

Par sa situation, la RN164 instaure une liaison de desserte régionale est-ouest qui participe à l'intégration de plusieurs agglomérations importantes dans le réseau routier : Loudéac, Mûr-de-Bretagne, Rostrenen, Carhaix, etc. Elle représente une alternative de circulation aux deux grands axes littoraux que sont la RN12 au nord (Saint-Brieuc, Morlaix, Brest) et la RN165 au sud (Vannes, Lorient, Quimper), où les traversées d'agglomération connaissent une relative congestion.

Le projet d'aménagement de la « déviation de Châteauneuf-du-Faou » s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN164, dont plusieurs grandes sections sont déjà traitées ou en voie de l'être.

Aménager l'axe routier Carhaix - pointe Bretagne

Sur le plan finistérien et local, l'amélioration de la circulation sur la RN164 bénéficiera aux échanges entre Carhaix et la « pointe Bretagne », vers Quimper d'un côté ou Brest de l'autre.

Cité du cœur d'Armorique dont le rayonnement ne cesse de croître, Carhaix n'est pas à ce jour complètement reliée à ces deux agglomérations par une route à « quatre voies ». Le projet s'inscrit donc dans une dynamique de désenclavement et de continuité routière.

Le trafic actuel : une tendance à la hausse

A Lennon, station de comptage permanente de la RN164 la plus proche de Châteauneuf-du-Faou, le trafic moyen observé s'élève à 6 600 véhicules par jour.

Entre 2000 et 2009, le trafic a augmenté de +29%. Cette tendance à la hausse est davantage marquée pour la RN164 que pour les circulations équivalentes via les axes littoraux Rennes-Brest (RN12) et Rennes-Quimper (RN165) qui enregistrent eux des progressions moindres, de l'ordre de +20 à +22 %.

L'aménagement progressif de la RN164 ces dernières années est l'un des facteurs d'explication de cette évolution, la route express devenant de plus en plus attractive.

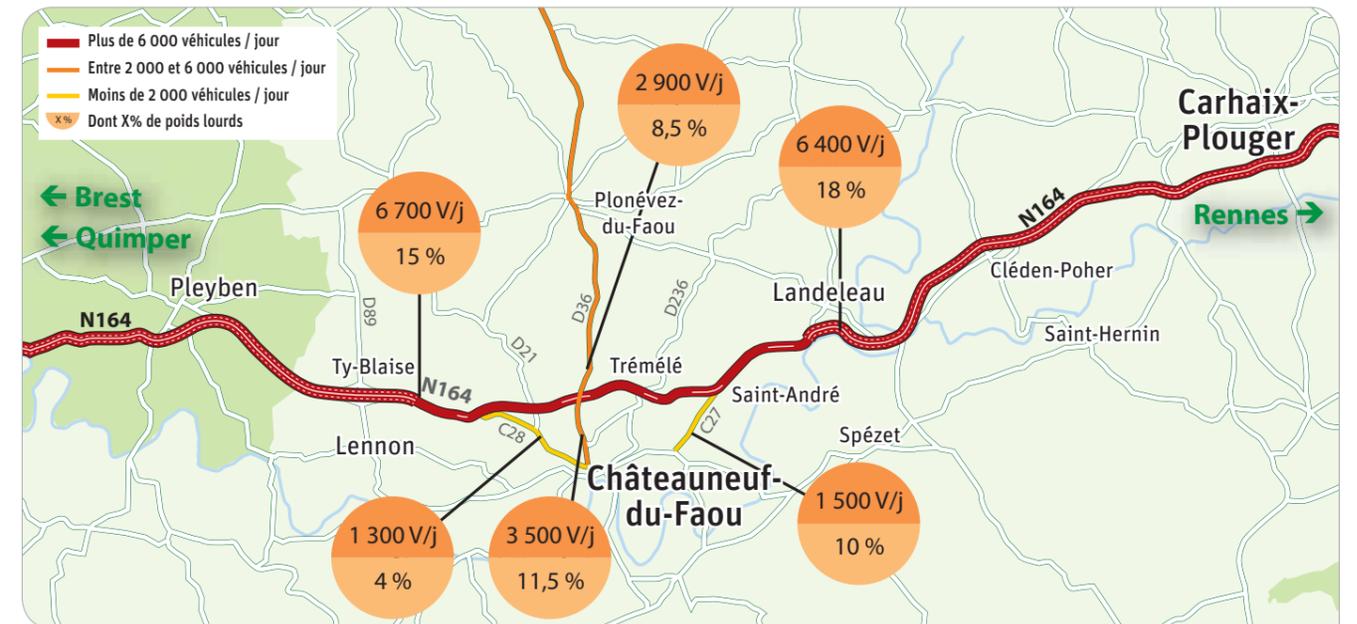
Dans la zone d'étude, autour de Châteauneuf-du-Faou, le trafic se répartit de la manière suivante :

- **Trafic « de transit »** : il représente 56% des circulations avec 3 700 véhicules/jour et correspond aux flux de longue ou moyenne distance.
- **Trafic « d'échange »** : il représente 15% des circulations et correspond aux déplacements vers et hors le secteur de Châteauneuf-du-Faou (zone d'étude).
- **Trafic « local »** : il représente 29% des circulations et correspond aux déplacements effectués à l'intérieur du secteur de Châteauneuf-du-Faou (zone d'étude).

Parmi les flux de transit, les trajets concernent en grande majorité des échanges internes à la Bretagne ou au département du Finistère. La circulation nationale ou internationale (liaison au-delà de Rennes) ne représente ainsi que 2% du trafic total de la RN164.

A l'intérieur de la zone d'étude, le repérage des niveaux de trafic met en évidence :

- le rôle central de l'échangeur de la RD36 pour l'accès à Châteauneuf-du-Faou ;
- des échanges importants aux carrefours de la C28 et de la C27 ;
- des échanges plus faibles aux carrefours de la RD236 et de la RD21.



Trafics journaliers actuels dans le secteur d'étude

Un itinéraire de plus en plus fréquenté par les poids-lourds

Les poids-lourds représentent 13% du trafic quotidien observé sur la RN164 dans le secteur de Lennon/Châteauneuf-du-Faou, soit 830 véhicules par jour en moyenne. Pour la période 2000-2009, leur présence a augmenté de manière prononcée : une hausse de +48%, bien plus forte que sur les autres grands axes routiers bretons.

Signe de dynamisme économique, la fréquentation croissante de poids-lourds sur la RN164 demande à reconsidérer son aménagement. Elle ouvre aussi la question du confort et de la sécurité des circulations afin de mieux faire coexister chaque type de déplacement : véhicules légers, poids-lourds, courtes, moyennes ou longues distances.

Les prévisions de trafic aux horizons 2025 et 2035

L'évaluation des trafics routiers futurs sur la RN164 participe à définir les aménagements nécessaires grâce à une meilleure prise en considération des usages à terme.

Pour un trafic de 6 600 véhicules par jour en 2009 et selon les scénarios retenus, la fréquentation de la RN164 dans la zone d'étude de Châteauneuf-du-Faou se projette ainsi :

→ **En 2025** : entre 12 100 et 13 700 véhicules par jour, dont 22 à 24 % de poids-lourds.

→ **En 2035** : entre 13 400 et 15 400 véhicules par jour, dont 21 à 23% de poids-lourds.

L'augmentation de trafic attendu provient :

- de l'impact de l'éco-taxe sur les poids-lourds, qui sera mise en place en 2013, mais dont la RN164 est exonérée, ce qui pourrait amener à un important report de poids-lourds en grand transit depuis les RN 165 et RN 12 ;
- de l'impact de l'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire de la RN 164, qui la rend plus attractive ;
- de l'impact de l'aménagement envisagé au niveau de Châteauneuf-du-Faou : +1500 véhicules par jour pour la 2x2 voies, +1000 véhicules par jour pour la 2x1 voie.

La desserte locale et son évolution future

L'échangeur RN164 / RD 36 permet la desserte locale vers et autour de Châteauneuf-du-Faou. Son trafic journalier s'élève à 3500 véhicules/jour (en 2009).

Pour 2025, avec aménagement de la déviation de Châteauneuf-du-Faou, les projections évaluent sa fréquentation à 7 600 véhicules/jour.

La création de deux demi-échangeurs complémentaires a été examinée, au niveau de Magorven (C28) et de Saint-André (C27). Ceux-ci draineraient entre 200 et 500 véhicules/jour chacun à l'horizon 2025, soit bien moins que les trafics aujourd'hui relevés sur la C27 et la C28.

Dans cette configuration, les échanges continueraient en effet de se diriger principalement vers l'échangeur de Châteauneuf-du-Faou (RD36) dont le trafic se maintiendrait entre 6 900 et 7 300 véhicules/jour, en raison des gains de temps, de confort et de sécurité que procurerait l'aménagement de la RN164 dans le secteur

Une modélisation des flux routiers

Dans le cadre des études préalables, le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude de trafic routier de la zone de Châteauneuf-du-Faou. Celle-ci se base sur une modélisation globale des circulations à l'échelle de la Bretagne et prend en compte les reports de flux entre itinéraires alternatifs. Elle permet de déterminer avec finesse plusieurs scénarios et options projetés en 2025 et 2035.

En bref...

- Dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou, le projet d'aménagement s'inscrit dans la continuité d'une mise à 2x2 voies progressive de la RN164, dont le trafic suit une tendance à la hausse.
- La création de sorties supplémentaires en plus de l'échangeur RD36 de Châteauneuf-du-Faou ne capte que peu de trafic, selon les projections établies.



EN ANNEXE (voir page 26)

- Répartition de la nature des trafics de la zone d'étude
- Répartition détaillée du trafic de transit
- Projections détaillées à 2025 et 2035 selon les différents scénarios
- Projections détaillées à 2025 selon les options d'échanges

La sécurité routière

Sur les voiries concernées par la zone d'étude de l'aménagement (RN164 et départementales confondues), on dénombre :

- 18 accidents corporels entre 2000 et 2010 ;
- 27 accidents matériels entre 2005 et 2010.

Ces accidents ont provoqué le décès de 3 personnes et l'hospitalisation de 11 autres. En outre, 17 blessés légers non hospitalisés ont aussi été à déplorer.

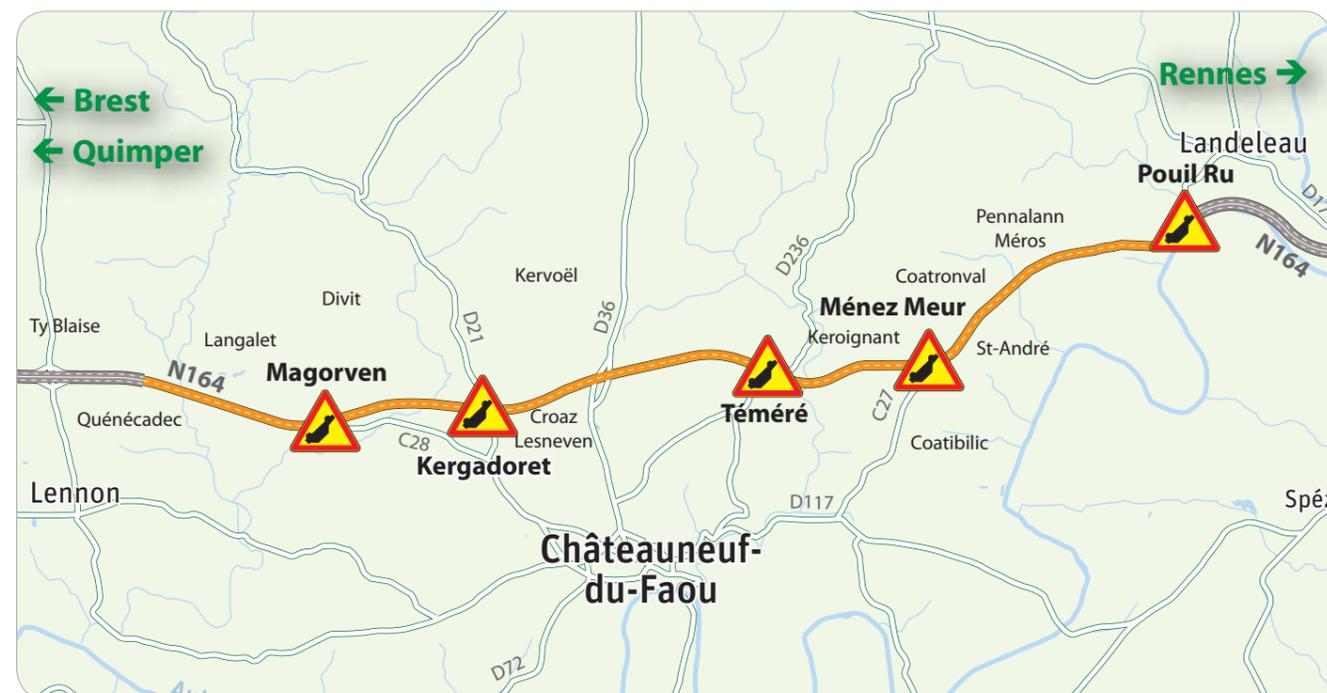
Plus d'un accident corporel sur deux mettent en cause directement ou indirectement l'infrastructure routière elle-même. Analyses et enquêtes soulèvent les problématiques suivantes :

- Autour de Châteauneuf-du-Faou : l'existence de nombreux carrefours à niveau et tourne-à-gauche potentiellement dangereux ; la traversée de la nationale par des véhicules lents (engins agricoles...).

- Sur la RN164 plus généralement : l'alternance déstabilisante de tronçons en « quatre voies » passant sur « deux voies » ou sur « deux voies + une voie de dépassement » ; des vitesses excessives observées en sortie de portions à « quatre voies ».

Des dysfonctionnements ont aussi été remarqués sur le terrain :

- absence de bandes d'arrêt d'urgence ;
- bretelles trop courtes pour l'échangeur RD36 de Châteauneuf-du-Faou ;
- obstacles en bord de chaussée (poteaux, glissières trop proches...);
- quelques trajectoires dangereuses.



Les zones accidentogènes : 5 « points noirs » ont été identifiés, où se sont produits au moins quatre accidents entre 2000 et 2010.

Le réseau régional et l'offre de transports

L'attractivité du territoire situé entre Carhaix à Châteaulin, et du secteur de Châteauneuf-du-Faou, est liée à son accessibilité par les différents réseaux de transports et de communications.

Au-delà des déplacements individuels par la route, le secteur d'étude de l'aménagement est desservi par les transports collectifs :

- La ligne régulière des cars départementaux Penn-ar-Bed (liaison Carhaix-Châteaulin, assurée par le Conseil général du Finistère).

→ L'offre ferroviaire :

La desserte par le réseau ferroviaire régional TER est, quant à elle, éloignée et peu pratique. Tout au mieux, l'offre TER permet au départ de la gare de Carhaix :

- de se rendre à Rennes via Guingamp en 2h36 ;
- de se rendre à Brest via Guingamp en 1h12 ;
- de se rendre à Quimper via Rosporden en 1h38.

De faibles fréquences de passage sont proposées pour ces temps de trajet minimum. Aussi, le réseau ferroviaire participe peu à l'accessibilité du secteur étudié.



En bref...

- Par sa fonction de « trait d'union » entre Carhaix et la pointe Bretagne, la RN164 constitue un élément fort du maillage routier. Sa fréquentation est en hausse.
- Favorisant les échanges, elle est une liaison essentielle à l'intégration territoriale des communes du pays de Châteauneuf-du-Faou au sein du département du Finistère et, au-delà, de la région Bretagne.



Carte du réseau Penn-Ar-Bed (Conseil Général 29)



Le réseau TER en Bretagne



La RN164 au niveau du hameau de Saint-André

Un enjeu de mobilité et de développement

Avec Carhaix à 20 mn et Quimper à 40 mn, Châteauneuf-du-Faou est situé dans un territoire dynamique sur les plans sociaux, économiques et démographiques mais dont le développement reste fragilisé par les difficultés d'accès routier.

Fluidifier les déplacements vers les pôles urbains

Châteauneuf-du-Faou propose des équipements, services et commerces diversifiés. Cependant, lycées, hôpitaux, gares ou encore grandes zones commerciales ne sont disponibles que dans les agglomérations les plus proches, desservies par la RN164 : Carhaix, Quimper et plus loin Brest.

Les déplacements routiers vers ces pôles urbains s'inscrivent comme éléments de la vie quotidienne des habitants du secteur. La situation actuelle de la RN164 (carrefours, tourne-à-gauche, multiplicité des natures de circulation) est susceptible de générer des conditions d'inconfort que pourrait améliorer l'aménagement de la route.

Les communes concernées par l'aménagement

La portion de RN164 à moderniser s'étend sur 12 km. D'est en ouest, elle traverse directement les territoires communaux de Landeleau, Châteauneuf-du-Faou, Plonévez-du-Faou et Lennon. Elle est aussi limitrophe de plusieurs autres communes.

Evolution de la population entre 1999 et 2007

Libellé géographique	Variation de population 99/99	Population en 2007	variation de population 99/07
Département	2%	885 910	4%
CC de Haute Cornouaille	-3%	14 382	2%
CC Région de Pleyben	-3%	6 742	7%
CC du Poher	-4%	13 580	2%

(Source : INSEE – RGP 1999 & 2007)

Toutes ces communes sont représentées au travers des Communautés de communes suivantes :

- Communauté de communes de Haute Cornouaille (Châteauneuf-du Faou, Landeleau, Plonévez-du-Faou, Spézet).
- Communauté de communes de la région de Pleyben (Lennon).
- Communauté de communes du Poher.

Ces trois Communautés de communes totalisent une population de 34 704 personnes (Insee 2007).

Une démographie en évolution

Après avoir connu une baisse significative et généralisée de sa population entre 1990 et 1999, les trois Communautés de communes inversent la tendance depuis le début des années 2000. Elles voient arriver une nouvelle population.

Il s'agit cependant d'un phénomène relatif, deux des trois Communautés de communes restent dans une évolution plus faible que la moyenne départementale. A l'inverse, plus facilement accessible depuis Brest et Quimper, la Communauté de communes de Pleyben connaît une progression plus importante sur le plan démographique.

Sur l'ensemble de l'aire d'étude, l'amélioration de l'attractivité se traduit dans la construction de logements. Celle-ci progresse de 62 logements/an en moyenne dans les années 1990 à un niveau de 150 logements/an dans les années 2000.

L'économie locale

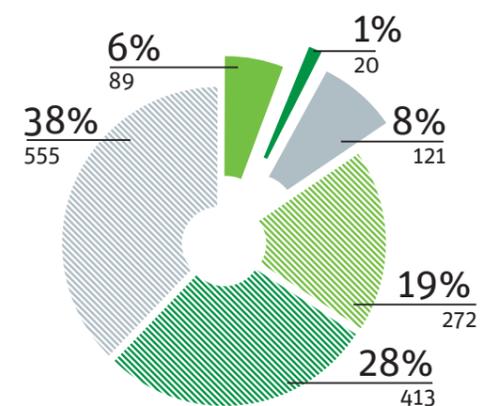
L'administration, la santé et les services à la personne sont les secteurs d'activité porteurs en termes d'emploi, suivi par le secteur agroalimentaire bien représenté dans la zone.

Pour les trois Communautés de communes, on dénombre 13 933 emplois (en 2007), en progression de +10% depuis 1999. Quelques 1470 entreprises sont présentes sur le territoire (en 2010).

A l'image de la structure économique finistérienne, le territoire se caractérise par un tissu important de PME-PMI. Quelques entreprises de plus grande taille sont implantées à Châteauneuf-du-Faou comme la Socopa (plus de 700 salariés) ou Bretagne Saumon (140 salariés).

Plusieurs zones d'activités artisanales ou industrielles sont installées à proximité de la RN164, à Landeleau, à Châteauneuf-du-Faou ou encore à Pleyben.

Répartition des entreprises par activités en 2010



- Pêche et agriculture
- Energie
- Industrie
- Construction
- Commerces
- Services

Répartition cumulée des entreprises par activités en 2010 pour les trois Communautés de communes. Deux tiers des salariés travaillent dans le commerce, le transport et le secteur tertiaire. Un tiers travaille au sein d'entreprises industrielles.



L'activité agricole

Dans la zone géographique étudiée, la RN164 traverse un territoire à dominante rurale où l'agriculture tient une place prépondérante. On compte 32 exploitations agricoles pour une surface agricole utile moyenne de 69 ha.

Production laitière, élevage bovin et porcin, élevage hors sols (volailles...) coexistent avec des cultures de type céréalières. Des sols de bonnes qualités et recherchés favorisent le dynamisme de l'activité agricole.

EN ANNEXE (voir page 27)

■ Variations démographiques détaillées, par communes

De nombreuses exploitations possèdent des terres réparties de part et d'autre de la RN164 ce qui nécessite actuellement la circulation d'engins agricoles sur les voies.

Lors des entretiens menés avec les exploitants, les problématiques suivantes ressortent :

- l'éclatement du parcellaire ;
- l'insécurité routière autour de la RN164 ;
- la multiplication des accès aux parcelles.

Les enquêtes préalables effectuées montrent un enjeu pour l'activité agricole de besoins fonciers, notamment pour les plans d'épandage.



Le tourisme

De nombreux visiteurs découvrent chaque année les environs de la zone. Via l'axe RN165 Brest-Quimper, la RN164 représente pour eux un accès routier privilégié.

Les principaux attraits touristiques sont :

- le canal de Nantes à Brest, très fréquenté l'été (pêche, nautisme, tourisme vert...);
- le domaine de Trévarez, près de Châteauneuf-du-Faou ;
- de nombreux circuits de randonnées ainsi que l'itinéraire régional Vélo Route Voie Verte ;
- le domaine de Méros, à Plonévez-du-Faou.



Les activités agroalimentaires

Le secteur agroalimentaire représente une part importante de l'économie locale.

Cependant, la position géographique dans l'extrémité ouest de la Bretagne entraîne des problèmes logistiques. Pour acheminer par la route leurs marchandises vers le reste de la France, les entreprises locales doivent compter 3 heures de plus que leurs concurrentes situées à l'est de la Région. Pour elles, l'accessibilité des territoires représente un enjeu-clé sur le plan du développement économique.

Lors d'entretiens menés avec les acteurs agroalimentaires locaux, les problématiques suivantes ressortent :

- une forte dépendance au réseau routier et une utilisation quotidienne de la RN164 ;
- une difficile cohabitation avec les engins agricoles ;
- le besoin d'une meilleure accessibilité pour recruter de la main d'œuvre dans un rayon plus large ;
- une difficulté croissante pour trouver des transporteurs et des temps de parcours peu fiables.

Rétablir l'accès aux parcelles agricoles

En cas d'aménagement en route express, la RN164 ne pourrait plus voir circuler les engins agricoles sur ses voies. Les chemins ruraux, carrefours et passages seraient alors rétablis via les voiries secondaires qui seraient alors adaptées en conséquence : des franchissements agricoles spécifiques pourraient être instaurés (passages souterrains à tracteurs sous les voies rapides...). En outre, dans le cas où l'aménagement affecterait le bon fonctionnement des exploitations, une procédure de remembrement pourrait alors réaffecter les parcelles au mieux des intérêts de chacun.

Plusieurs entreprises agroalimentaires locales connaissent une activité en croissance et des perspectives de développement. Un meilleur accès par la route représente pour elles un atout majeur.

En bref...

- La RN164 joue un rôle moteur pour la dynamique sociale et économique du territoire étudié.
- En améliorant les capacités d'échanges, son aménagement est susceptible d'ouvrir de nouvelles perspectives de développement local.



La question environnementale au cœur du projet

La prise en compte des sensibilités environnementale, paysagère et humaine du territoire traversé par la RN164 dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou permet d'envisager son aménagement tout en préservant un milieu naturel riche et de qualité.

Un milieu naturel remarquable

Bien qu'elle ne la traverse que très partiellement, la RN164 est située à proximité immédiate d'une zone protégée Natura 2000 : la vallée de l'Aulne. Cet important cours d'eau finistérien prend sa source dans les monts d'Arrée et se jette en rade de Brest. Aux alentours de Châteauneuf-du-Faou, il possède plusieurs affluents.

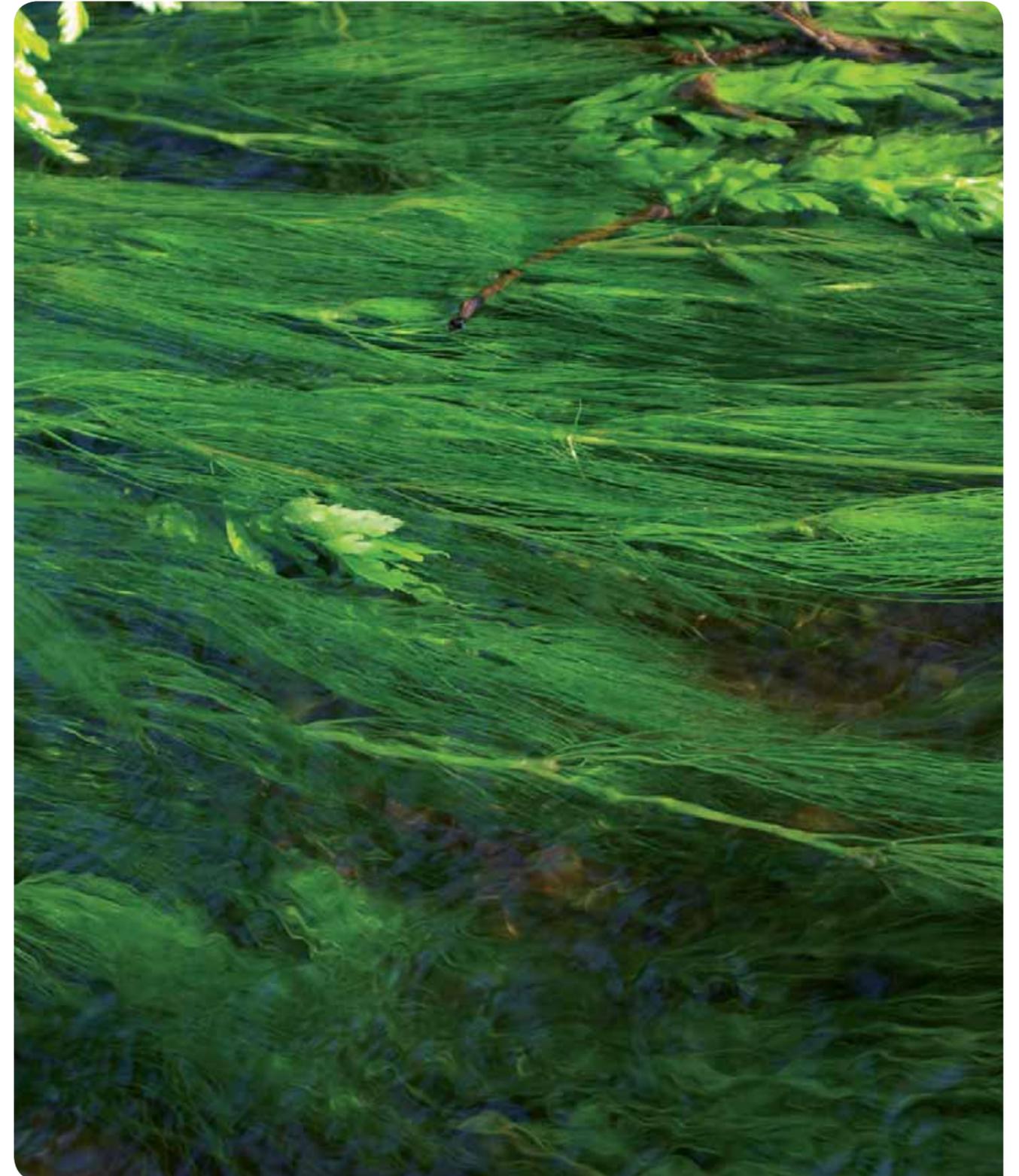
Par la biodiversité qu'elle accueille, la zone étudiée présente un intérêt remarquable. Ses cours d'eau et bocages forment un habitat pour plusieurs espèces d'intérêt européen, dont trois sont considérées comme prioritaires :

- le grand rhinoppe, ou grande chauve-souris « fer à cheval », pouvant mesurer jusqu'à 40 cm d'envergure ;
- la loutre d'Europe en cours de réapparition dans la vallée de l'Aulne ;
- le saumon atlantique dont la présence décline dans les rivières bretonnes.

Aux alentours de Châteauneuf-du-Faou, le tracé de la RN164 rencontre plusieurs corridors écologiques, c'est-à-dire des points de passage naturels pour la faune, généralement situés au niveau des ruisseaux et des rivières.

A Magorven : l'escargot de Quimper

Il s'agit d'un escargot de bon calibre qui se reconnaît à sa coquille légèrement translucide. Sa particularité est de ne vivre qu'en deux endroits d'Europe : la basse Bretagne et le nord de l'Espagne. Espèce d'intérêt européen, sa présence est recensée à la sortie du hameau de Magorven.



L'insertion paysagère

La section étudiée de la RN164 s'inscrit dans un paysage vallonné, où alternent des espaces visuellement fermés (vallées boisées) et des espaces agricoles ouverts, soulignés par une trame bocagère plus ou moins dense, avec de nombreux hameaux.

Le projet d'aménagement veillera à conserver l'alternance entre fonds de vallées et plateaux ouverts ou bocagers, ce qui limite naturellement les vues sur la voie routière depuis les habitations riveraines.

La ressource en eau

En l'état actuel, la RN164 coupe différents cours d'eau avec des ouvrages de franchissement peu adaptés. Manque d'assainissement des eaux de pluie, risques de surverse dans plusieurs cours d'eau en cas de crue centennale... L'infrastructure existante perturbe l'équilibre hydrologique de la zone.



La protection contre le bruit

La réglementation prévoit la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures routières. Dans le cadre du nouvel aménagement, les niveaux de bruit maximum ne pourront excéder ceux observés aujourd'hui, c'est-à-dire entre 55 et 65 dB, ce qui correspond à un niveau modéré.

Le maître d'ouvrage a une obligation de résultat en la matière. A ce jour, seules deux habitations sont exposées en zone sonore bruyante (supérieure à 65 dB), en bordure immédiate de la route.

En bref...

- L'aménagement de la RN164 veillera à maintenir, voire à améliorer l'équilibre écologique des milieux traversés.
- Conformément à la loi, l'aménagement devra en priorité éviter ou réduire les impacts négatifs qu'il pourrait provoquer sur l'environnement.

EN ANNEXE (voir page 28)

- Définition des « espèces d'intérêt européen »
- Réglementations en cas d'atteinte aux espèces protégées
- Diagnostic de l'étude de bruit
- Synthèse de l'analyse des contraintes



RN164, secteur de Châteauneuf-du-Faou : deux scénarios d'aménagement

Deux scénarios d'aménagement, ainsi que plusieurs variantes et options d'échangeurs, ont été définis à partir des contraintes et des enjeux identifiés dans le cadre des études préalables.

L'objectif poursuivi dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou est de réaménager la RN164 en route express, c'est-à-dire une route à voies de circulation séparées pour chacun des deux sens, avec absence de carrefours à niveaux de voirie, et accès via des bretelles d'entrées et de sorties (dits « points d'échanges »).

Le projet d'aménagement de la RN164 prévoit l'adaptation des voiries locales afin d'adapter la desserte aux problématiques de franchissement générées par la nouvelle route.



Scénario 1 : Mise à 2x2 voies

Ce scénario consiste à aménager la RN164 en route express à 2x2 voies. C'est la classique « quatre voies » qui maille le réseau routier régional breton. Sa vitesse de circulation est limitée à 110 km/h.

Le tronçon à aménager, appelé « déviation de Châteauneuf-du-Faou », est long de 12,4 km. Il débute à hauteur de Landeleau à l'est et s'achève à hauteur de Lennon à l'ouest.

Il s'inscrit entre plusieurs autres sections de la RN164 déjà aménagées en route express à 2x2 voies vers Carhaix d'un côté et Pleyben-Châteaulin de l'autre.

En raison du statut de route express, un itinéraire de substitution est créé dès la mise en service du tronçon.



Scénario 2 : Aménagement provisoire à 2x1 voie avant mise à 2x2 voies ultérieure

Une alternative consiste à effectuer un phasage transversal de l'opération en réalisant l'aménagement en deux temps.

La RN164 est d'abord réaménagée en route express à 2x1 voie tout en intégrant dans sa conception la possibilité d'un passage à 2x2 voies à un horizon ultérieur.

Largeur de la plateforme routière, ouvrages d'art, positionnement des bassins d'assainissement... l'ensemble des aménagements nécessaires est dès le premier temps prévu comme compatible avec une future mise à 2x2 voies.

Avec la route à 2x1 voie, des créneaux de dépassement sont créés ou rallongés. Par ailleurs, les deux sens de circulation sont alors systématiquement séparés par des glissières. La vitesse est maintenue à 90 km/h.

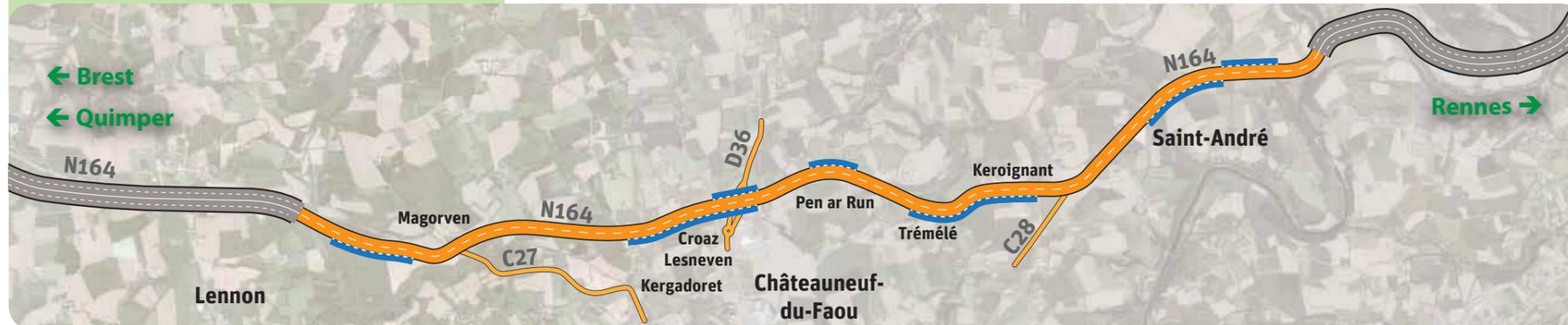
En raison du statut de route express, un itinéraire de substitution est, là aussi, créé dès la mise en service du tronçon.

Et si on ne fait rien ?

C'est le scénario 0, dit « au fil de l'eau ». La RN164 serait alors conservée en son état actuel dans sa section de Châteauneuf-du-Faou. L'absence d'aménagement ne permettrait pas de résoudre les problématiques d'accessibilité du territoire, au risque de freiner le développement social, économique et démographique. En outre, l'évolution rapide des normes environnementales demanderait sans doute d'investir dans le moyen ou le long terme pour améliorer l'insertion de la route existante dans son environnement naturel.



La situation actuelle



Scénario 1 :

La RN164 devient une route express à 2x2 voies



Avec le passage en voie express, les dizaines d'accès directs à la route nationale, peu sécurisants, sont supprimés et les échanges sont désormais par un, voire deux ou trois points d'échange :

- 1 → Aménagement et mise en sécurité de l'échangeur de Châteauneuf-du-Faou (RD36)
 - 2 → En option : création d'un demi-échangeur direction Châteaulin à Magorven (C27)
 - 3 → En option : création d'un demi-échangeur direction Carhaix à Saint-André (C27)
- Créneau de dépassement

Scénario 2 :

La RN164 devient une route express à 2x1 voie provisoire avant mise à 2x2 voies ultérieure (comme dans le scénario 1)



Représentation de l'aménagement provisoire, avant mise à 2x2 voies :

Dans ce scénario, en phase provisoire, la route dispose de créneaux de dépassement plus nombreux qu'aujourd'hui et, comme dans le scénario 1, les chaussées sont bien séparées par des glissières. En outre, même si les options de demi-échangeurs n'étaient pas retenues à terme, il est possible de les remplacer, en phase provisoire uniquement, par des carrefours giratoires.

EN ANNEXE (voir page 31)

■ Analyses multicritères des impacts selon les scénarios et les options d'échanges

Aménager l'échangeur de Châteauneuf-du-Faou (RD36)

Quel que soit l'un ou l'autre des deux scénarios d'aménagement retenu, le projet comprend la reconfiguration de l'échangeur existant RN164/RD36, sortie « Châteauneuf-du-Faou ».

L'échangeur existant de la RD36 joue un rôle prédominant pour la desserte locale. Dans le cadre de l'aménagement de la RN164 en route express, il deviendra alors le point d'échange central du secteur.

Pourquoi faut-il le reconfigurer ?

Les études préalables ont mis en évidence que l'échangeur n'était pas conforme aux standards actuels de sécurité. Il s'agit donc de l'adapter afin d'améliorer les conditions de circulation en entrée et sortie de la RN164.

En outre, les projections de trafic à l'horizon 2025 montrent que la fréquentation de l'échangeur ira en s'intensifiant dans les prochaines années. Sa reconfiguration permettra aux usagers de gagner en confort lors de leurs trajets.

Un point d'accès central et pratique

L'aménagement en route express de la RN164 concentrera les possibilités d'accès en quelques points, les carrefours secondaires à niveau de voirie étant supprimés.

L'échangeur de Châteauneuf-du-Faou occupe une position centrale dans le secteur de l'aménagement, desservant à distance équivalente les hameaux situés à l'est et à l'ouest.

Les autres accès à la RN164 seront situés au niveau de l'échangeur de Spézet à l'est (10 km) et de celui de Pleyben à l'ouest (6 km). Ce jalonnement d'échangeurs tous les 5 à 10 km est classique des « quatre voies ».

Deux configurations possibles

Pour réaménager et adapter l'échangeur RN164/RD36 de Châteauneuf-du-Faou, deux variantes sont proposées :

→ Variante 1 « boucle nord »

Cette variante consiste à mettre en conformité la géométrie des bretelles de l'échangeur. Une branche supplémentaire est ajoutée à l'ouest pour assurer la desserte locale (du restaurant notamment).

→ Variante 2 « bretelle est »

Cette variante consiste à reconfigurer l'échangeur pour améliorer la sécurité avec l'ajout d'une bretelle de sortie à l'est.

Quels sont les impacts ?

La variante 1 est la solution qui s'insère le mieux dans le contexte paysager et humain du site mais elle possède l'inconvénient de ne pas être complètement optimale en terme de sécurité (sortie en boucle courte).

La variante 2, plus confortable et sécurisante en sortie venant de Carhaix, provoque une augmentation des nuisances pour les riverains du hameau de Toul Ruz. Elle s'insère moins bien dans le terrain et génère une surface délaissée de 2ha.



EN ANNEXE (voir page 36)

■ Analyse multicritères des impacts pour l'échangeur de Châteauneuf-du-Faou

La situation actuelle



Variante 1 « boucle nord »



Variante 2 « bretelle est »





Les options envisagées : des dessertes supplémentaires

Deux carrefours actuellement présents sur le tronçon de la RN164 sont relativement fréquentés : le carrefour de Magorven (RN164/C28) et celui de Saint-André (RN164/C27).

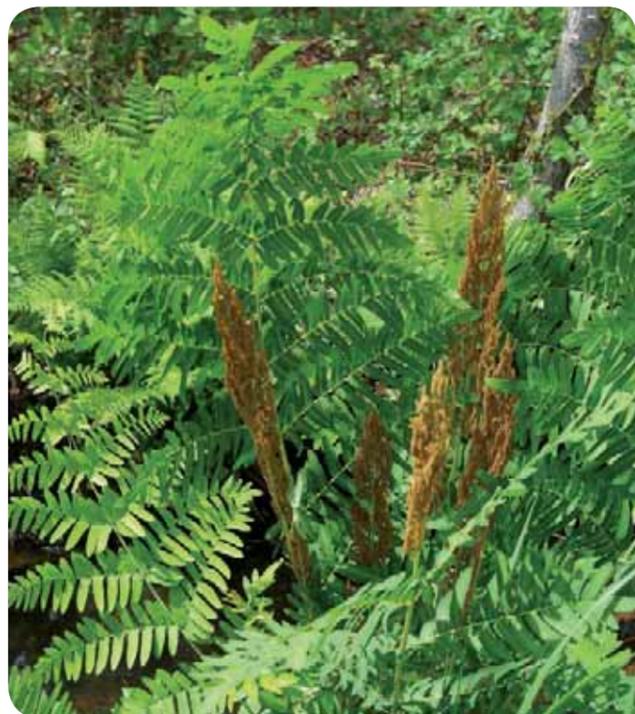
Au vu des niveaux de trafic observés, des options de dessertes supplémentaires ont été examinées dans le cadre de l'aménagement de la route express.

Ces options visent à maintenir les points d'accès existants en créant :

- le demi-échangeur de Magorven, direction ouest, vers Châteaulin ;
- le demi-échangeur de Saint-André, direction est, vers Carhaix.

Cependant, les projections de trafic à l'horizon 2025 selon les différents scénarios et options choisis montrent que les usagers se reporteront principalement sur l'échangeur central de Châteauneuf-du-Faou, malgré la création de ces accès secondaires à Magorven et à Saint-André. Ceux-ci ne draineraient qu'entre 200 et 500 véhicules/jour selon les études menées, contre 6900 à 7600 pour l'échangeur central.

Pour chacun des deux demi-échangeurs, plusieurs variantes sont proposées afin de minimiser leurs impacts respectifs.



Osmonde royale



Deux propositions pour le demi-échangeur de Magorven (RN164/C28)

→ Variante 1 « deux ouvrages d'art »

La proposition consiste à créer un passage souterrain au sud-ouest de Magorven pour permettre à la voirie locale de franchir la route express. Un second passage souterrain est alors nécessaire au niveau de la voie verte.

→ Variante 2 « un ouvrage d'art commun »

La proposition consiste à élargir le passage souterrain prévu pour la voie verte afin d'y associer le passage de la voirie locale en parallèle. Un seul ouvrage d'art est créé.



Quels sont les impacts ?

Au regard des enjeux écologiques de la zone de Magorven, la variante 1 est celle qui s'intègre le mieux. Elle génère cependant un surcoût relatif.

Quelle que soit la variante choisie, la création d'un demi-échangeur à Magorven impacte un milieu préservé : corridor écologique et zone d'habitat d'une espèce d'intérêt communautaire, l'escargot de Quimper.



EN ANNEXE (voir page 37)

- Analyse multicritères des impacts pour le demi-échangeur de Magorven

La situation actuelle



Variante 1 « deux ouvrages d'art »



Variante 2 « un ouvrage d'art commun »





Les options envisagées : des dessertes supplémentaires

Quatre propositions pour le demi-échangeur de Saint-André (RN164/C27)

Afin de limiter le passage de la route express dans les zones d'habitations, il a été envisagé pour le tracé de la RN164 deux options de déviation de Saint-André, l'une par le nord et l'autre par le sud. A ces options correspondent aussi quatre variantes possibles pour implanter un demi-échangeur : une au nord, trois au sud.

→ Variante 1 : au nord

Dans le cas où le tracé RN164 contourne Saint-André par le nord, les possibilités pour placer un demi-échangeur sont réduites. Cette proposition consiste à créer un giratoire au nord-ouest de Saint-André et à raccorder les itinéraires locaux par la création d'un pont au-dessus des voies de la route express.

→ Variante 2 : au sud-ouest

Dans le cas où le tracé RN164 contourne Saint-André par le sud, le demi-échangeur se positionne plus à l'ouest, vers la ferme de Costy. Une boucle en sortie est nécessaire, solution à éviter dans les aménagements neufs, sauf en cas de contraintes fortes.

→ Variante 3 : au sud-est

Dans le cas où le tracé RN164 contourne Saint-André par le sud, le demi-échangeur se positionne à l'est du hameau. Afin de limiter les emprises, deux giratoires sont créés pour raccorder les bretelles d'entrée et de sortie.

→ Variante 4 : au sud

Dans le cas où le tracé RN164 contourne Saint-André par le sud, le demi-échangeur se positionne en proximité sud du hameau. Deux giratoires sont créés pour le raccordement des accès et des voiries locales.

Contournement de Saint-André : par le nord ou par le sud ?

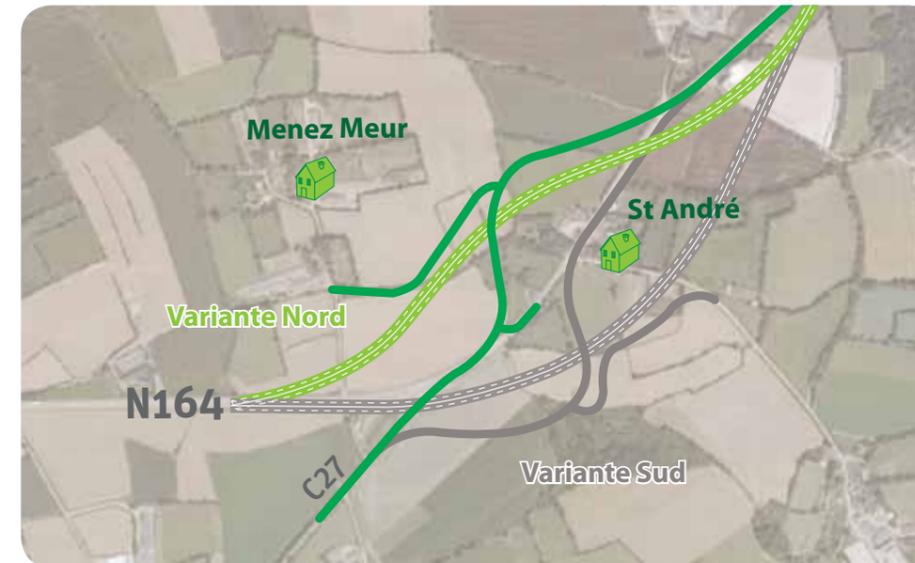
Le choix de créer ou non un demi-échangeur à Saint-André conditionne le choix d'un tracé de contournement du hameau, soit par le nord, soit par le sud. Quelles que soient les options et variantes de demi-échangeurs, des voiries locales sont rétablies pour la desserte des hameaux, notamment celui de Menez Meur.

Sans demi-échangeur, les études d'impact sur le milieu naturel et paysager sont davantage favorables à l'option « nord », qui s'intègre mieux et préserve la trame bocagère.

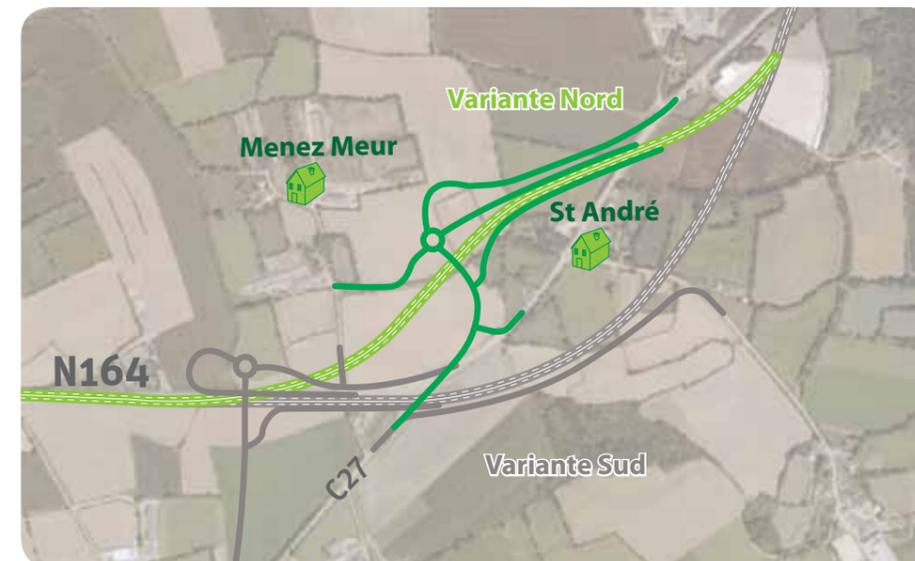
La création d'un demi-échangeur génère, dans tous les cas de figure, des impacts supplémentaires sur le milieu naturel et agricole. Dans ce cas de figure, c'est une implantation à l'ouest sur l'option « sud » (variante n°2) qui, globalement, semble limiter alors au mieux les contraintes.

EN ANNEXE (voir page 38)

- Analyse multicritères des impacts pour le demi-échangeur de Saint-André
- Analyse multicritères des impacts pour les options nord et sud du tracé à Saint-André



Contournements nord ou sud de Saint-André dans l'hypothèse d'absence de demi échangeur supplémentaire.



Contournements nord ou sud de Saint-André, dans l'hypothèse de présence d'un demi échangeur supplémentaire et avec le choix de la variante 2 d'échangeur — moins impactante — pour le contournement par le sud.

La situation actuelle



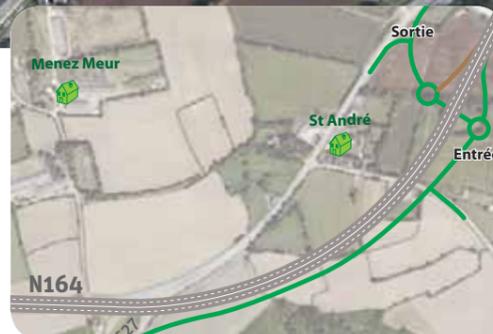
Variante 1 : au nord



Variante 2 : au sud-ouest



Variante 3 : au sud-est



Variante 4 : au sud





Synthèse multicritères

La synthèse multicritères permet de comparer les impacts transitoires (pendant la phase de travaux) et les impacts permanents (une fois les travaux terminés) des aménagements ainsi que le coût des deux scénarios et variantes proposés.

Chaque critère d'évaluation donne lieu à une analyse d'impact complète (à retrouver en annexe), basée sur les études préalables menées par le maître d'ouvrage.

La synthèse de l'analyse comparative

Les impacts	SCENARIO 0 : « Au fil de l'eau », la RN164 reste en l'état	SCENARIO 1 : Mise à 2x2 voies		SCENARIO 2 : Mise à 2x1 voie provisoire puis mise à 2x2 voies ultérieure	
		avec 1 point d'échange, échangeur RD36 de Châteauneuf-du-Faou	avec 3 points d'échange, échangeur RD36, demi-échangeurs Magorven et Saint-André	avec 1 point d'échange, échangeur RD36 de Châteauneuf-du-Faou	avec 3 points d'échange, échangeur RD36, demi-échangeurs Magorven et Saint-André
Milieu physique					
Milieu humain					
Développement économique et évolution du territoire					
Sécurité					
Activité agricole					
Desserte du territoire					
Milieu naturel					
Paysage					
Coût de réalisation (TTC)	Pas d'aménagement, mais à moyen terme une mise aux normes environnementales pourrait être nécessaire au vu des enjeux écologiques du site	58 à 60 M€	60 à 63 M€	50 à 52 M€ en phase provisoire puis 20 M€ en phase définitive, soit 70 à 72 M€ au cumul	54 à 56 M€ en phase provisoire puis 15 M€ en phase définitive, soit 69 à 71 M€ au cumul

■ Très favorable
 ■ Favorable
 ■ Pas de différences majeures
 ■ Défavorable
 ■ Très défavorable

EN CONCLUSION

La RN164, un axe routier majeur en Bretagne

En complément des deux axes littoraux que sont la RN12 et la RN165, la voie RN164 joue un rôle essentiel pour la liaison est-ouest du territoire régional, en desservant le centre Bretagne. Déjà aménagée en route express à 2x2 voies sur la plus grande partie de son itinéraire, elle est amenée à devenir un axe de plus en plus attractif.

Le scénario 1 qui prévoit la mise à 2x2 voies du tronçon situé entre Landeleau et Lennon (Ty Blaise) s'inscrit dans une continuité d'aménagement à l'oeuvre depuis les années 90. En complément des autres tronçons déjà réalisés, la RN164 serait alors en « quatre voies » sur la totalité de son parcours dans le département du Finistère.



Faut-il phaser l'aménagement ?

L'alternative serait d'aménager le tronçon d'abord en 2x1 voie, avec créneaux de dépassements, avant une mise à 2x2 voies ultérieure (scénario 2). Si son coût à court terme est inférieur, cette solution présente un coût à long terme plus important car deux phases d'aménagement sont à prévoir au lieu d'une seule. En outre, ce phasage en deux temps perturbe davantage les milieux naturels et humains (répétitions des nuisances travaux), sans apporter de réponse satisfaisante aux enjeux d'accessibilité territoriale. Une mise à 2x2 voies dès l'aménagement s'inscrit mieux dans la construction globalement à l'oeuvre pour l'itinéraire RN164.

Autour de Châteauneuf-du-Faou, une desserte améliorée

L'étude des enjeux du secteur de Châteauneuf-du-Faou montre un fort intérêt pour une amélioration de la desserte routière. L'aménagement de la RN164 en voie express ouvre des perspectives, aussi bien pour les entreprises qui pourront fiabiliser leurs transports que pour les habitants et autres usagers qui gagneraient une liaison plus confortable vers les grands pôles des environs. L'aménagement prévoit aussi un rétablissement des échanges et des voiries locales qui renforceront la sécurité par une organisation plus cohérente des circulations.



Le rôle prédominant de l'échangeur RD36 de Châteauneuf-du-Faou

Les études de trafic montrent que l'échangeur actuel, situé à l'intersection de la RD36 et desservant Châteauneuf-du-Faou d'un côté et Plonevez-du-Faou de l'autre, sera plus particulièrement utilisé comme point d'accès à la RN164. Sa lisibilité et sa localisation centrale dans le territoire local favoriseront son usage futur. Plus rapide, plus simple, et plus sécurisant, il sera emprunté par deux fois plus d'usagers qu'actuellement quels que soient les scénarios et variantes d'aménagement envisagés. Un traitement pour préserver la sécurité de la RD36 en entrée de Châteauneuf sera à envisager.

Magorven et Saint-André, des demi-échangeurs faiblement attractifs

La situation actuelle permet de constater des échanges significatifs aux intersections de la RN164 avec les routes C28 (au hameau de Magorven) et C27 (au hameau de Saint-André). Il s'agit là de carrefours à niveau de voirie faiblement sécurisants empruntés au quotidien par les usagers locaux.

L'aménagement en voie rapide de la RN164 amènera naturellement une évolution des usages de circulation, du fait d'une route plus confortable et mieux lisible. Les études de trafic montrent que la création de demi-échangeurs secondaires à Magorven et à Saint-André seront faiblement attractifs, de l'ordre de 200 à 500 véhicules par jour seulement, soit quatre à cinq fois moins qu'aujourd'hui. Même si ces demi-échangeurs peuvent diminuer les rallongements de temps de parcours pour les usagers de quelques hameaux éloignés de la voie express, globalement, la grande majorité des usagers se dirigeront plus facilement vers l'échangeur central de la zone (RD36/Châteauneuf-du-Faou).

En outre, l'aménagement de demi-échangeurs aux intersections C28 et C27 soulève des problématiques supplémentaires en terme d'impacts : déplacement d'une espèce protégée à Magorven, choix d'implantation peu satisfaisant à Saint-André...





Les prochaines étapes

La mise en œuvre du chantier RN164 à Châteauneuf-du-Faou interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique bien précis, qui demandera plusieurs années.



Pour mieux comprendre le calendrier...

→ La concertation publique du 16 janvier au 12 février 2012 :

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

→ Le bilan de la concertation :

A l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée par l'Etat, 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, puis rendu public.

→ Les études techniques d'avant-projet :

C'est la prochaine grande étape. La solution retenue à l'issue de la concertation sera étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, génie civil, mesures pour le traitement des impacts, etc.

→ L'étude d'impact :

Ce dossier 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. Il 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 (3) puis présenté au public

→ 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.

→ La Déclaration d'utilité publique (DUP) :

Au terme du processus, le Préfet représentant l'Etat peut alors, si l'ensemble des éléments sont favorables, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. 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.



La démarche « espèces protégées » :

Face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNPN). Le « dossier CNPN » est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2). Il s'agit d'une demande de 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.

(3) L'Autorité environnementale est l'autorité compétente en matière d'environnement, conformément aux législations européenne et française. Il s'agit d'une représentation du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), instance de conseil et d'inspection du ministère du développement durable.



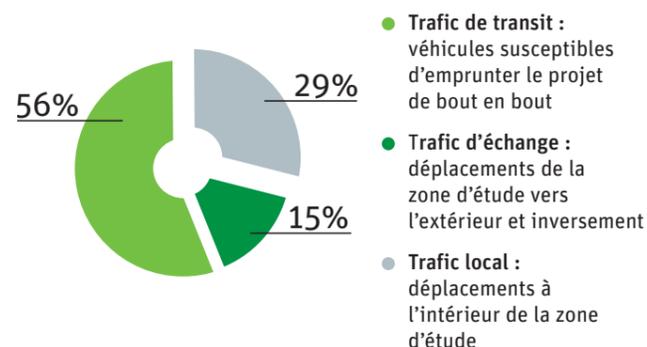
Annexes



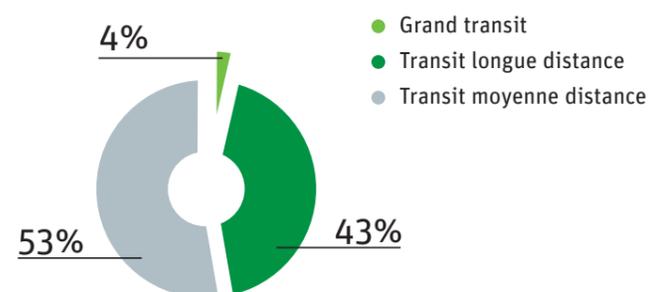
Répartition de la nature des trafics de la zone d'étude.....	26
Répartition détaillée du trafic de transit.....	26
Projections détaillées à 2025 et 2035 selon les différents scénarios	26
Comparaison des options d'échanges.....	26
Variations démographiques détaillées, par communes.....	27
Synthèse de l'analyse des contraintes.....	28 à 29
Réglementations en cas d'atteinte aux espèces protégées.....	30
Définition des « espèces d'intérêt européen »	30
Diagnostic de l'étude de bruit.....	30
Analyses multicritères des impacts selon les scénarios et les options d'échanges.....	31 à 35
Analyse multicritères des impacts pour l'échangeur de Châteauneuf-du-Faou.....	36
Analyse multicritères des impacts pour le demi-échangeur de Magorven.....	37
Analyse multicritères des impacts pour le demi-échangeur de Saint-André.....	38
Analyse multicritères des impacts pour les options nord et sud du tracé à Saint-André.....	39

Le territoire concerné - pages 6 à 9

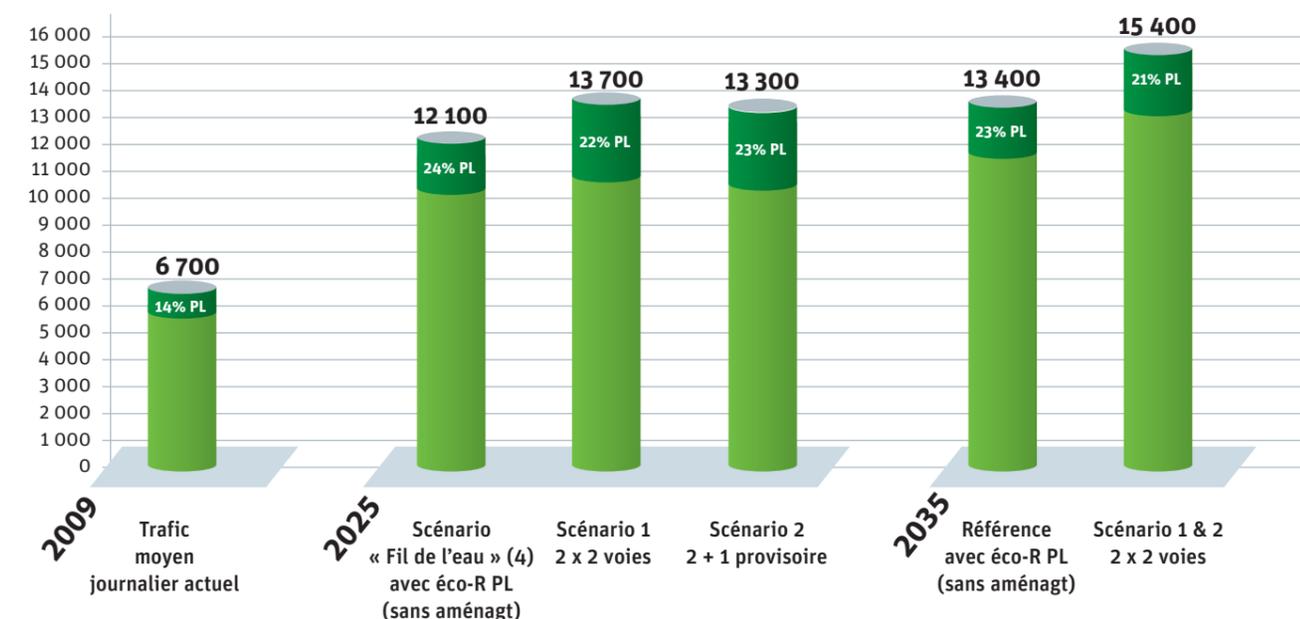
Répartition de la nature des trafics de la zone d'étude



Répartition détaillée du trafic de transit



Projections détaillées à 2025 et 2035 selon les différents scénarios



On observe une augmentation du trafic pour les 2 scénarios liée à :

- l'impact de l'éco-redevance PL (exonération pour la RN 164), qui fait basculer 1500 PL/jour des RN 165 et RN 12 en grand transit sur la RN164 ;
- l'impact de l'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire de la RN 164 ;
- l'Impact de l'aménagement local : +1500 véh/jour pour la 2x2, +1000 véh/jour pour la 2x1.

(4) Ce scénario consiste à conserver l'état actuel

Comparaison des options d'échange

	C 28	RD 36 (vers Châteauneuf)	C 27
2009			
Trafic Moyen Journalier Annuel actuel	1300	3500	1500
2025			
Scénario « au fil de l'eau »			
avec éco-R PL	1600	4700	1600
Scénario 1 : 2*2 voies			
Sans 1/2 échangeurs supplémentaires	-	7600	-
avec 1/2 échangeur	300	7300	200
Scénario 2 : 2*1 voie avant mise à 2*2 voies			
Sans 1/2 échangeurs supplémentaires	-	7600	-
Avec 1/2 échangeur (pas de pénalité)	500	6900	300

On observe une augmentation du trafic sur l'échangeur de la RD 36 pour les deux scénarios.

L'ajout de 1/2 échangeurs supplémentaires ne capte que peu de trafics. En effet, après aménagement de la RN 164, les flux se porteront naturellement vers l'échangeur de la RD 36 pour trois raisons principales : Gain de temps ; Gain de confort ; Gain de sécurité.

Cependant, le poids des habitudes de comportement ou une signalisation incitative pourrait accroître un peu cette fréquentation théorique.

Un enjeu de mobilité et de développement économique - pages 10 et 11

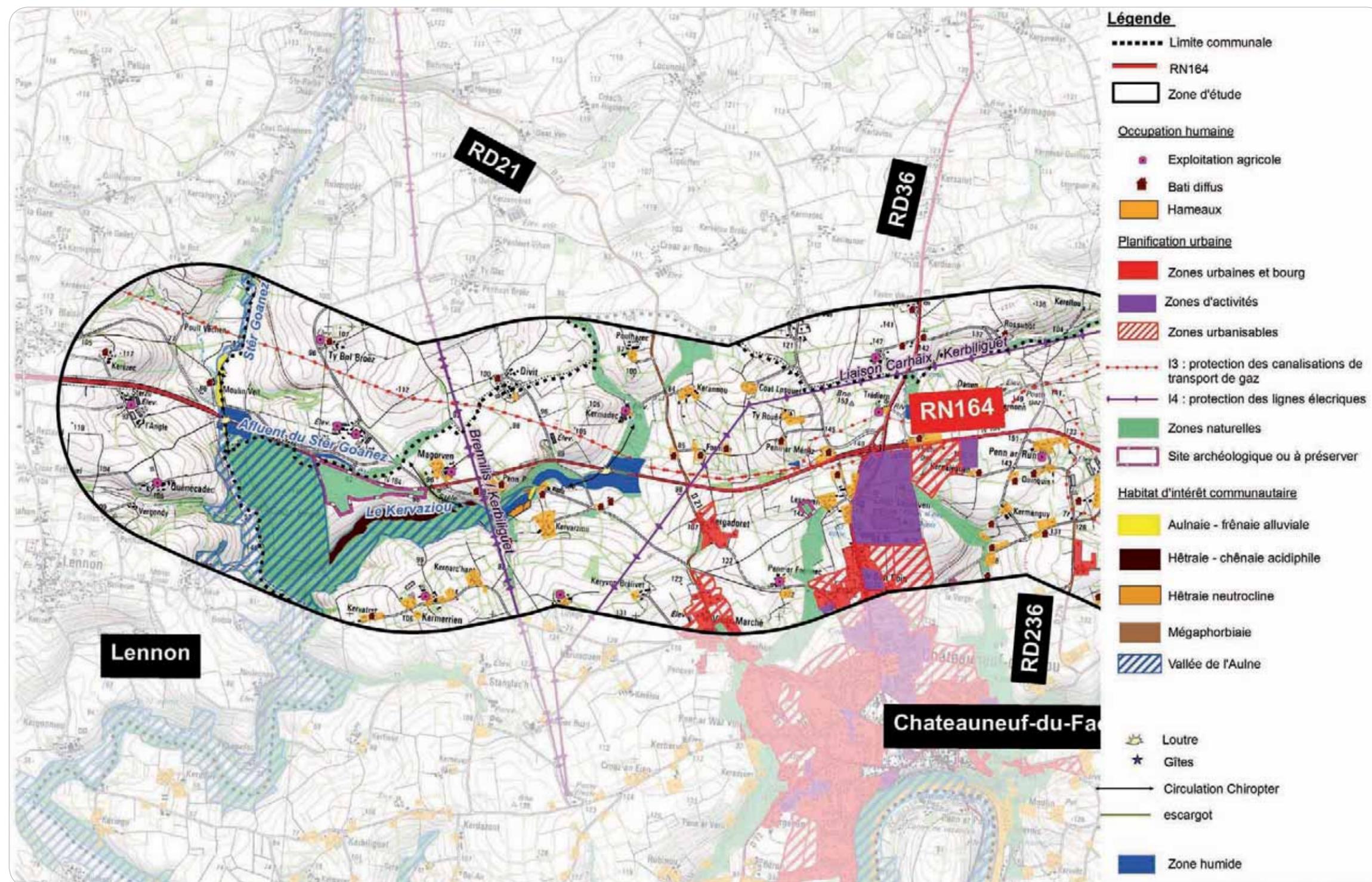
Variations démographiques détaillées, par communes

Libellé géographique	Variation de population 90/99	Population en 2007	variation de population 99/07
Département	2%	885 910	4%
CC de Haute Cornouaille	-3%	14 382	2%
Châteauneuf-du-Faou	-5%	3 636	0,94%
Landeleau	1%	1 036	-0,67%
Plonévez-du-Faou	-2%	2 096	-4,86%
Spézet	-9%	1 865	0,05%
CC Région de Pleyben	-3%	6 742	7%
Lennon	0%	751	16,61%
CC du Poher	-4%	13 580	2%

(Source : INSEE – RGP 1999 & 2007)

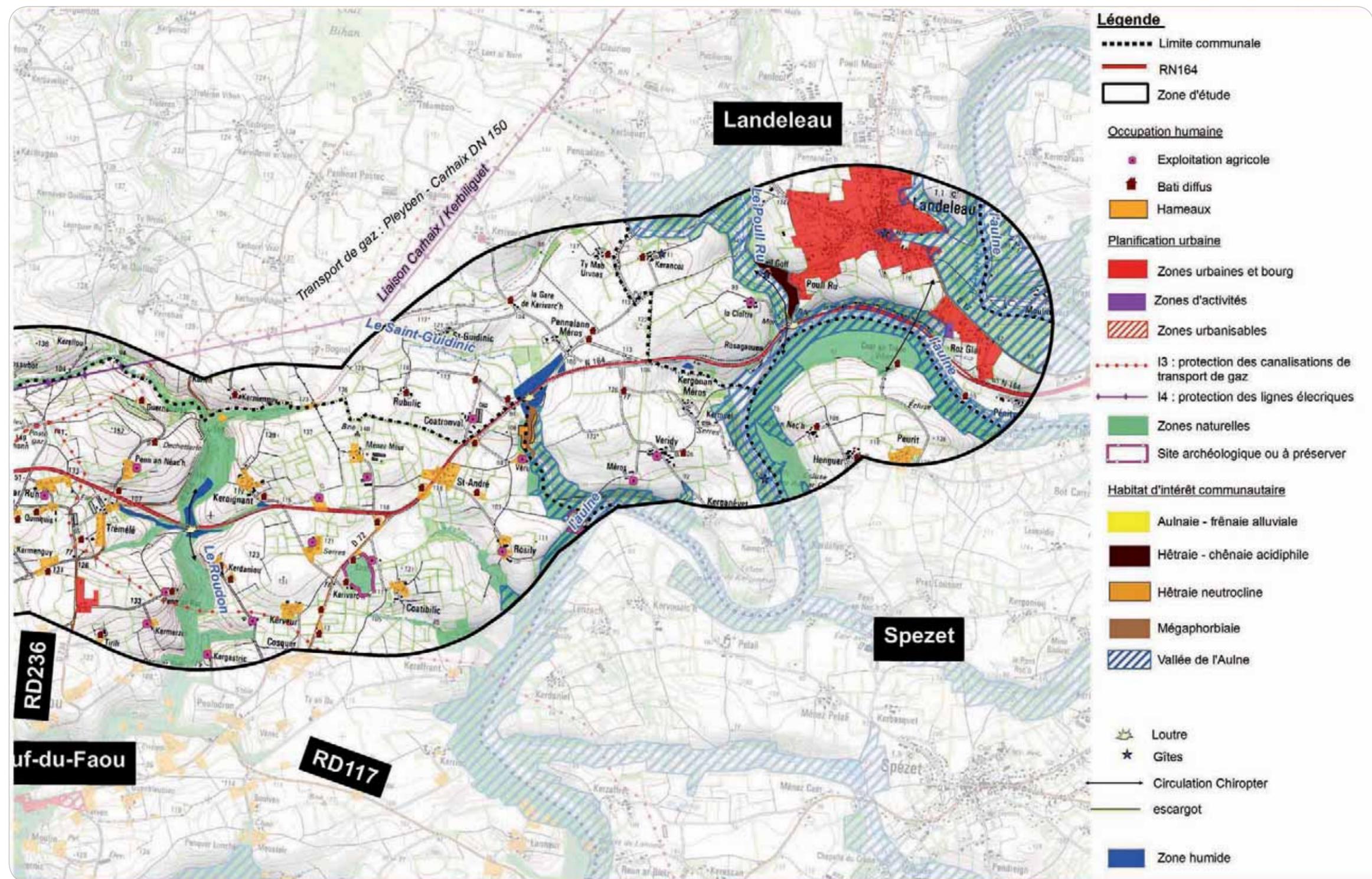
La question environnementale au cœur du projet - pages 12 et 13

Synthèse de l'analyse des contraintes



La question environnementale au cœur du projet - pages 12 et 13

Synthèse de l'analyse des contraintes



La question environnementale au cœur du projet - pages 12 et 13

Réglementation en cas d'atteinte aux espèces protégées

En cas d'atteinte à des espèces ou des habitats protégés, des mesures compensatoires adaptées devront être recherchées, elles se traduiront par l'élaboration de dossiers réglementaires tels que :

- **Dossier d'incidences Natura 2000** : ces dossiers visent à évaluer et réduire les incidences des projets d'aménagement sur les éléments de biodiversité remarquables (inscrits aux différentes annexes de la directive européenne Habitats (5)) compris dans les périmètres des sites Natura 2000. La démarche Natura 2000 n'exclut pas la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites. L'outil de prévention qu'est l'évaluation des incidences permet donc d'assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines.
- **Dossier CNPN** : il s'agit d'une demande de dérogation liée à la destruction ou le déplacement d'espèce(s) protégée(s) par le droit français (arrêtés nationaux fixant les listes d'espèces protégées). Cette démarche nécessite l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN), et/ou du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), en fonction de la nature des enjeux écologiques concernés. Ces instances jugent l'impact du projet sur les espèces concernées, et la pertinence et le caractère suffisant des mesures envisagées pour annuler cet impact.

Définition des espèces d'intérêt Européen

La protection des espaces et des espèces se décline à plusieurs niveaux :

- **au niveau européen** par les directives Oiseaux (6) et Habitats (7). Chacune de ces deux directives peuvent être à l'origine de la création de sites Natura 2000, en raison de la présence d'espèces inscrites aux listes définies par l'une ou l'autre annexe de ces directives
- **au niveau national**, par les différents arrêtés fixant la liste des espèces protégées en France, notamment les mammifères terrestres, insectes, amphibiens et reptiles, oiseaux, mollusques, et déterminant les modalités de leur protection.
- **au niveau régional**, par les arrêtés préfectoraux pouvant compléter la liste nationale des espèces protégées en fonction d'enjeux régionaux (et ici arrêté du 23 juillet 1987 relatif à la liste des espèces végétales protégées en Bretagne complétant la liste nationale.) ;
- **au niveau départemental**, par les arrêtés réglementant, par exemple, la cueillette d'espèces végétales.

Diagnostic de l'étude de bruit

Caractérisation du contexte sonore : réalisation d'une étude de bruit

Rappel de la réglementation :

La loi « bruit » de 1992 et le Code de l'Environnement (article L.571-9) prévoient la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transport terrestre,

Le décret 95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995 précisent les prescriptions applicables aux projets routiers.

Pour une infrastructure nouvelle, les textes fixent des niveaux de bruit maximums à ne pas dépasser à terme après réalisation de l'aménagement. Ces niveaux de bruit maximums dépendent du niveau de bruit actuel, avant l'aménagement : les exigences sont d'autant plus fortes que les niveaux actuels de bruit sont faibles.

L'application de la réglementation passe par l'utilisation d'indicateurs de niveaux de bruit qui illustrent un niveau de bruit « moyen » sur une période donnée, et avec des conditions météorologiques moyennes. a réglementation. On utilise ainsi, exprimés en décibels (dB) :

- Le Laeq (6h-22h) pour la période diurne
- Le Laeq (22h-6h) pour la période nocturne

Méthode de diagnostic utilisée : sur la base de la pose de sonomètres en façade des habitations

Mesures de bruit réalisées pendant au moins 24 heures (neuf points fixes dans le cadre de ce projet), complétés de six prélèvements de courte durée (60 minutes).

En application des règles de l'art normalisées, ces mesures permettent de calculer les indicateurs de bruit LAeq(6h-22h) et LAeq(22h-6h).

Résultat de l'étude

Les niveaux de bruit mesurés de jour en façade des habitations exposées à la RN164, mais situées en retrait, sont inférieurs au seuil de 65 dB(A). Ces habitations sont situées en zone d'ambiance sonore modérée.

Seules deux habitations situées en bordure immédiate de la RN164 sont soumises à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) de jour : 65,6 dB(A) et 70,1 dB(A).

Ces habitations sont situées en zone d'ambiance sonore bruyante.

Dans ce cas, les seuils réglementaires à respecter sont pour les logements :

Ambiance sonore actuelle	Niveaux sonores avant travaux	Seuils réglementaires après travaux
Ambiance sonore modérée	Laeq (6h-22h) < 60dB(A)	60dB(A)
	Laeq (22h-6h) < 55dB(A)	55dB(A)
	60 < Laeq (6h-22h) > 65dB(A)	Niveaux sonores avant travaux
	55 < Laeq (22h-6h) > 60dB(A)	
Ambiance sonore non modérée	Laeq (6h-22h) <	65dB(A)
	Laeq (22h-6h) <	60dB(A)

(5) DIRECTIVE 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. Annexe I : types d'habitats d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation ; Annexe II : espèce d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation ; Annexe IV : espèce d'intérêt communautaire nécessitant une protection stricte.

(6) DIRECTIVE 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages.

(7) DIRECTIVE 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

Les deux scénarios de l'aménagement - pages 14 et 15

Analyses multicritères des impacts selon les scénarios et les options d'échanges

Les impacts sur le milieu physique

Critères	Scénario 0 « Au fil de l'eau »	Options d'échanges au sein du scénario 1		Options d'échanges au sein du scénario 2	
		2*2 voies Avec 1 point d'échange	2*2 voies Avec 3 points d'échange	Transversal avec 1 point d'échange à terme	Transversal avec 3 points d'échange
La géologie, l'hydrogéologie et la topographie	Pas d'impact.	Tracé occasionnant des mouvements de terres : environ 50 000m ³ de déblais.			
L'hydrographie	Dégradation possible des milieux (mauvais fonctionnement des ouvrages hydrauliques)	Maitrise des débits issus des chaussées (remise aux normes par rapport aux conditions actuelles). Amélioration du fonctionnement hydraulique du secteur après réalisation de l'aménagement (amélioration des écoulements sous les ouvrages).			
L'assainissement	Mauvaise gestion des eaux de la chaussée.	Gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassins de rétention.			

Quel que soit le scénario d'aménagement et les options de tracé, la réalisation de travaux permettra une meilleure gestion quantitative et qualitative des eaux.

Les impacts sur le milieu humain

Critères	Scénario 0 « Au fil de l'eau »	Options d'échanges au sein du scénario 1		Options d'échanges au sein du scénario 2	
		2*2 voies Avec 1 point d'échange	2*2 voies Avec 3 points d'échange	Transversal avec 1 point d'échange à terme	Transversal avec 3 points d'échange
Les documents d'urbanisme	Pas de modification de l'existant.	Prévoir une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.			
Les acquisitions foncières	Pas d'impact.	Nécessité de prévoir des acquisitions foncières			
Bâti	Pas d'impact.	1 habitation directement concernée par le tracé. Etude spécifique pour les habitations situées à proximité du futur tracé au regard des enjeux sonores.			
Impact sonore	Deux habitations : contexte sonore bruyant	La mise à 2x2 voies à terme entraîne une vitesse de circulation de 110 km/h, ce qui induit en terme acoustique une augmentation significative des niveaux sonores. Des protections phoniques seront réglementairement nécessaires si les seuils à terme sont dépassés.			

Le scénario 2 est plus impactant sur le milieu humain. En effet, la réalisation d'un aménagement en deux phases engendrera des nuisances supplémentaires (sonores notamment) pour les riverains.

■ Très favorable
 ■ Favorable
 ■ Pas de différences majeures
 ■ Défavorable
 ■ Très défavorable

Les deux scénarios de l'aménagement - pages 14 et 15

Analyses multicritères des impacts selon les scénarios et les options d'échanges

Les impacts sur le développement économique et l'évolution du territoire

Critères	Scénario 0 « Au fil de l'eau »	Options d'échanges au sein du scénario 1		Options d'échanges au sein du scénario 2	
		2x2 voies Avec 1 point d'échange	2x2 voies Avec 3 points d'échange	Transversal avec 1 point d'échange à terme	Transversal avec 3 points d'échange
Emplois	Pas d'impact	La phase chantier va permettre de créer, déplacer ou maintenir des emplois et de dégager un surplus économique. Amélioration de l'attractivité du territoire vis-à-vis des pôles d'emplois extérieurs.			
Activités					
Industrie	Risque de fuite des entreprises à terme	Contribution à la compétitivité des entreprises et notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. Meilleures conditions d'activités pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier.			
Agriculture	Pas d'impact	Perte de terres agricoles évaluées à 30ha.	Perte de terres plus importante liée à l'emprise des échangeurs. Impact localisé.	Perte de terres agricoles évaluées à 30ha.	Perte de terres plus importante liée à l'emprise des échangeurs. Impact localisé.
		Amélioration du fonctionnement des exploitations agricoles avec un possible aménagement foncier (rapprochement des terres et des sièges d'exploitations).			
Tourisme	Pas d'impact	Amélioration de l'attractivité du territoire. Gain de trafic pouvant bénéficier au territoire (développement des activités autour de l'aulne).			
Zones d'activités	Risque de délocalisation d'entreprises souhaitant s'installer sur un territoire présentant une meilleure accessibilité	Maintien voire développement des activités en place.			
Urbanisation	Risque de rupture de la reprise démographique avec la perte d'attractivité du territoire.	Poursuite de la croissance démographique observée entre les deux derniers recensements.			

Quel que soit le scénario et les options d'échanges, le tracé aura des impacts directs sur l'activité agricole. L'ajout de 1/2 échangeurs augmente les emprises nécessaires et les délaissés associés. Pour les autres activités économiques, on observe peu de différences entre les options et scénarios.

■ Très favorable
 ■ Favorable
 ■ Pas de différences majeures
 ■ Défavorable
 ■ Très défavorable

Les deux scénarios de l'aménagement - pages 14 et 15

Analyses multicritères des impacts selon les scénarios et les options d'échanges

Les impacts sur les conditions de déplacement et sécurité

Critères	Scénario 0 « Au fil de l'eau »	Options d'échanges au sein du scénario 1		Options d'échanges au sein du scénario 2	
		2x2 voies Avec 1 point d'échange	2x2 voies Avec 3 points d'échange	Transversal avec 1 point d'échange à terme	Transversal avec 3 points d'échange
Evolution du trafic (base scénario « au fil de l'eau » en 2035) <small>Hypothèses avec éco- redevance</small>		RN 164 : +14% de trafic		RN 164 : +10% de trafic	
		RD 36 : +58% de trafic	Faible report de trafic sur les C 28 et C 27 Soulager légèrement le trafic de la RD 36	RD 36 : +58% de trafic (idem scénario 1 car le scénario 2 à terme présente les mêmes caractéristiques techniques que le 1)	Faible report de trafic sur les C 28 et C 27 Soulager légèrement le trafic de la RD 36
Sécurité	Pas d'amélioration des conditions de sécurité (section courante et carrefours).	Suppression des carrefours dangereux. Meilleur partage de la route avec une diminution des conflits d'usage (trafic agricole transféré sur la voie de substitution). Visibilités améliorées. Créneau de dépassement sur l'ensemble de l'itinéraire		Le phasage transversal peut occasionner des problèmes de sécurité en raison d'une mauvaise lisibilité de l'infrastructure lors de la première phase. Créneau de dépassement porté à 30%	
		L'aménagement de la RN 164 amènera un report important des trafics des C27 et C27 vers la RD 36 ; un traitement pour préserver la sécurité de cette route sera à envisager.			
Desserte du territoire	Pas d'impact	Allongement des temps de parcours pour certaines dessertes locales, notamment les hameaux éloignés de l'échangeur central, et échanges nord-sud moins facilités.	Echanges nord-sud facilités avec la présence des échangeurs.	Trois points d'échange pour la phase provisoire puis un point d'échange à terme. Allongement des temps de parcours pour certaines dessertes locales, notamment les hameaux éloignés de l'échangeur central, et échanges nord-sud moins facilités.	Echanges nord-sud facilités avec la présence des échangeurs
Accessibilité	Pas d'impact	Section portée à 110 km/h : gain de temps		Vitesse limitée à 90km/h. en phase provisoire	
		Pas de différences au niveau des gains de temps par rapport aux options d'échanges pour le trafic de transit.		Pas de différences au niveau des gains de temps par rapport aux options d'échanges pour le trafic de transit.	

En termes de trafic, les modélisations montrent qu'après aménagement de la RN 164 et quel que soit le scénario, la mise en place d'échangeurs ne permettra pas de maintenir les trafics actuels sur les C 28 et D 72. Le report de trafic observé sur la RD 36 (qui, dans tous les cas, sera à prendre en compte au besoin par un traitement adapté de cette voie) dans l'option sans échangeur supplémentaire sera pratiquement le même qu'avec échangeurs.

En termes de sécurité, le scénario 1 est plus favorable.

D'un point de vue de la desserte du territoire, l'ajout de 1/2 échangeurs permettra de faciliter les échanges locaux en diminuant les temps de parcours pour certains usagers.

■ Très favorable ■ Favorable ■ Pas de différences majeures ■ Défavorable ■ Très défavorable

Les deux scénarios de l'aménagement - pages 14 et 15

Analyses multicritères des impacts selon les scénarios et les options d'échanges

Les impacts sur le milieu naturel et le paysage

Critères	Scénario 0 « Au fil de l'eau »	Options d'échanges au sein du scénario 1		Options d'échanges au sein du scénario 2	
		2x2 voies Avec 1 point d'échange	2x2 voies Avec 3 points d'échange	Transversal avec 1 point d'échange à terme	Transversal avec 3 points d'échange
Emprise sur habitats naturels					
	Pas d'impact supplémentaire par rapport à la situation actuelle	Au niveau de l'échangeur actuel : Impacts limités à la destruction de haies.	Au niveau des échanges : Destruction de haies et impact sur la population d'escargot de Quimper, ainsi que sur un habitat d'intérêt communautaire (bois de pente).	Au niveau de l'échangeur actuel : Impacts limités à la destruction de haies.	Au niveau des échanges : Destruction de haies et impact sur la population d'escargot de Quimper, ainsi que sur un habitat d'intérêt communautaire (bois de pente).
Circulation des espèces					
	Maintien de la situation actuelle défavorable au niveau des ruisseaux	Impact sur la population d'escargot de Quimper Impact sur des sites de chiroptères Restauration de la transparence hydraulique au niveau des ouvrages	Création d'espaces enclavés	Impacts supplémentaires localisés Coupe du réseau bocager assez dense et connecté	Perturbation des habitats avec le phasage des travaux Création d'espaces enclavés
Paysage					
	Maintien de la situation actuelle : manque de lisibilité de la voie pour les usagers.	Au niveau du tracé : amélioration de la lisibilité de la voie (insertion paysagère de l'aménagement y compris au niveau des dépendances). Impact visuel minimum en termes d'artificialisation des abords de la RN 164.	Impact visuel maximum : artificialisation supplémentaire des abords de la RN 164, augmentation des dépendances de la voie. Nécessité d'aménagements paysagers complémentaires.	Des aménagements temporaires seront nécessaires pour une bonne compréhension de la voie inscrite dans une plateforme « surdimensionnée » Impact visuel minimum en termes d'artificialisation des abords de la RN 164. Nécessité d'aménagements paysagers provisoires pour l'insertion des giratoires	Impact visuel maximum : artificialisation supplémentaire des abords de la RN 164, augmentation des dépendances de la voie.

Sur le plan environnemental, les scénarios 1 et 2 (à terme), qui sont très similaires, ont des impacts comparables. Le scénario 2 a cependant le désavantage de perturber les milieux naturels pendant des phases travaux plus nombreuses. Le scénario 1 sans 1/2 échangeur est celui qui présente le moins d'impact sur les milieux naturels et le paysage. En effet, l'ajout de 1/2 échangeurs a des impacts supplémentaires sur des habitats et des espèces protégées.

■ Très favorable
 ■ Favorable
 ■ Pas de différences majeures
 ■ Défavorable
 ■ Très défavorable

Les deux scénarios de l'aménagement - pages 14 et 15

Analyses multicritères des impacts selon les scénarios et les options d'échanges

Les impacts sur le coût (9)

Critères	Scénario 0 « Au fil de l'eau »	Options d'échanges au sein du scénario 1		Options d'échanges au sein du scénario 2	
		2x2 voies Avec 1 point d'échange	2x2 voies Avec 3 points d'échange	Transversal avec 1 point d'échange à terme	Transversal avec 3 points d'échange
Coût de réalisation M€ TTC	Pas d'impact à court terme A moyen ou long terme une mise aux normes environnementales sera cependant très certainement demandée au vu des enjeux écologiques du site.	58 à 60 M€ TTC	60 à 63 M€ TTC	50 à 52 M€ TTC phase provisoire 20 M€ TTC phase définitive	54 à 56 M€ phase provisoire 15 M€ TTC phase définitive

Les estimations financières restent, à ce niveau d'étude, essentiellement indicatives et servent à titre de comparaison. Ce n'est que dans le stade ultérieur des études que les chiffrages pourront être affinés.

Le scénario 1 présente un coût global inférieur au scénario 2. L'ajout de points d'échanges supplémentaires amène, pour le scénario 1, à un chiffrage qui peut légèrement excéder l'enveloppe de financements aujourd'hui disponible.

La synthèse de l'analyse comparative

Critères	Scénario 0 « Au fil de l'eau »	Options d'échanges au sein du scénario 1		Options d'échanges au sein du scénario 2	
		2x2 voies Avec 1 point d'échange	2x2 voies Avec 3 points d'échange	Transversal avec 1 point d'échange à terme	Transversal avec 3 points d'échange
Milieu physique					
Milieu humain					
Développement économique et évolution du territoire					
sécurité					
Activité agricole					
Desserte du territoire					
Milieu naturel					
Paysage					
Coût de réalisation (TTC)	Pas d'impact	58 à 60 M€	60 à 63 M€	50 à 52 M€ phase provisoire 20 M€ phase définitive	54 à 56 M€ phase provisoire 15 M€ phase définitive

(9) Hypothèses prises pour le calcul du montant du projet : basées sur des travaux en 2017.

Pour le scénario 2 : phasage définitif 15 ans après la phase provisoire (durée purement indicative utilisée pour l'exercice)
Par ailleurs, l'utilisation de diverses méthodes pour projeter les coûts dans le temps aboutit à présenter des fourchettes



Analyse multicritères des impacts pour l'échangeur de Châteauneuf-du-Faou - pages 16 et 17

Critères	Variante 1 : boucle nord	Variante 2 : réaménagement nord
Sécurité	Sortie en boucle qui ne présente pas un caractère optimal en matière de sécurité.	
Milieu humain		Augmentation des nuisances pour les riverains du hameau de Toul Ruz au nord-est en raison de la présence proche de la bretelle de sortie.
Milieu naturel et paysager	Augmentation modérée de l'emprise par rapport à l'existant. Passage à proximité d'une haie relictuelle comprenant un arbre creux	Délaissés au nord-est de l'échangeur (plus de 2 ha concernés). Destruction d'une double haie arborée au sud-est.
Coût	Coûts semblables : environ 1,3M€	

La variante 1 s'inscrit dans l'emprise de l'existant, elle a donc moins d'impact sur le milieu naturel et paysager.
La variante 2 améliore la lisibilité et la sécurité mais les impacts humains et physiques ne sont pas négligeables.

— — — —

Analyse multicritères des impacts pour le demi-échangeur de Magorven - pages 18 et 19

Critères	Variante 1 Magorven	Variante 2 Magorven
Sécurité	Pas d'impact sur la sécurité.	Traversée de l'itinéraire de substitution à niveau par les usagers de la voie verte.
Milieu physique	Impacts d'un demi-échangeur standard.	Déblais importants, destruction d'un ouvrage existant.
Patrimoine naturel	Impact sur la population d'escargot de Quimper Impact sur la circulation des espèces	
		Impact sur un habitat d'intérêt communautaire (bois de pente). Impact supplémentaire sur la population d'escargot de Quimper
Paysage	Pas de différence majeure.	
Cout de l'aménagement	Environ 730.000 €	Environ 550.000 €

Conclusion :

Au regard des enjeux écologiques du secteur (présence d'espèces et d'habitats protégés), la variante 1 est celle qui est la plus favorable. Elle permet également de mieux traiter l'enjeu lié à la voie verte. Elle est cependant un peu plus chère.

Analyse multicritères des impacts pour le demi-échangeur de Saint-André - pages 20 et 21

Quatre variantes ont été étudiées : une dans les cas où le contournement de St André se fait par le nord (variante 1), trois dans le cas où il se fait par le sud (variantes 2, 3 et 4) comparées ci-dessous.

Critères	Variante 2 : au sud-ouest	Variante 3 : au sud-est	Variante 4 : au sud
Sécurité	Présence d'une boucle en sortie, à éviter dans les aménagements neufs sauf contraintes fortes.	Pas d'impact négatif sur la sécurité.	L'allongement de la bretelle de sortie (rayon en plan faible) n'incite pas l'utilisateur à ralentir à l'approche du giratoire
Emprise sur les habitats naturels	Emprise très limitée sur le bocage	Impact important sur le bocage. Coupure/destruction de plusieurs haies.	Destruction de haies dégradées.
Destruction de Circulation des espèces dégradées.	Pas d'impact.	Renforcement de la déstructuration d'un réseau bocager connecté. Réductibilité très complexe	Destruction d'un réseau bocager relictuel connecté lâche. Réductibilité très complexe.
Paysage	Impact minimum en termes d'artificialisation des abords de la RN 164 et de création de délaissés.	Impact visuel modéré assez localisé néanmoins proche d'habitat riverain de l'actuelle RN.	Impact visuel maximum : (artificialisation et création de délaissés importants) avec nécessité d'aménagements paysagers conséquents.
Coût	environ 750.000 €	environ 770.000 €	environ 720.000 €.

D'un point de vue environnemental, la variante 2 au sud-ouest est celle qui présente le moins d'impact. D'un point de vue paysager, elle crée moins de délaissés et sera donc également moins pénalisante pour l'activité agricole. Cette dernière présente toutefois une contrainte technique car elle ne présente pas les caractéristiques optimales attendues en termes de sécurité (présence d'une boucle en sortie de virage).

■ Très favorable
 ■ Favorable
 ■ Pas de différences majeures
 ■ Défavorable
 ■ Très défavorable

Analyse multicritères des impacts pour les options nord et sud du tracé à Saint-André - pages 20 et 21

Les variantes nord et sud du contournement de St André font l'objet d'une analyse comparative intégrant ou non la présence d'un point d'échange sur ces deux tracés. C'est en effet un critère déterminant de choix.

Analyse comparative sans demi-échangeur

Critères	Variante nord sans 1/2 échangeur	Variante sud sans 1/2 échangeur
Milieu physique	Volume de terrassement globalement équivalent	
Milieu humain	Impact sonore globalement équivalent	
Développement économique et évolution du territoire	Impact sur le milieu agricole	
Desserte du territoire	Amélioration de la desserte des hameaux situés à proximité	
Milieu naturel		Destruction d'un réseau bocager dense et connecté
Paysage et patrimoine	Pas d'enjeu majeur identifié sur l'emprise.	Création d'une voie en remblai (impact visuel fort)
Coût	Coûts équivalents	

La variante nord est moins impactant sur le plan environnemental.

Analyse comparative avec demi-échangeur

Critères	Variante nord avec 1/2 échangeur	Variante sud avec 1/2 échangeur Variante 2 (sud -ouest)
Milieu physique	Volume de terrassement globalement équivalent	
Milieu humain	Impact sonore globalement équivalent	
Développement économique et évolution du territoire	Création de délaissés importants	Configuration qui présente moins de contraintes pour le milieu agricole (échangeur plus compact)
Sécurité		Boucle en sortie de virage
Desserte du territoire	Amélioration de la desserte des hameaux situés à proximité	
Milieu naturel		
Paysage et patrimoine	Voie de rétablissement qui morcèle le paysage	Pas d'enjeu majeur identifié
Coût	600 K€	750 K€

L'ajout d'un 1/2 échangeur sur St André a des conséquences non négligeables sur le milieu naturel et les emprises agricoles. Toutefois, au regard de ces deux critères, la variante sud avec 1/2 échangeur est plus favorable.

Il est donc important de noter ;

- que sans échangeur supplémentaire, c'est le tracé nord qui semble le plus avantageux,
- mais qu'en cas de rajout d'échangeur supplémentaire (avec des impacts supplémentaires), c'est la variante sud qui peut redevenir la plus avantageuse (sous réserve du choix de la variante 2 (sud-ouest) d'échangeur).



**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

RN164-chateauneuf@developpement-durable.gouv

Site internet :

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

[RN 164]

SENSE Crédits photos : DREAL Bretagne - Ingerop - Ceresa - Regards - Ulamir Auline