

# Mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet

## Réunion publique du 20 juin 2014

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



# ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- La présentation des variantes du projet
- La synthèse de l'analyse comparative

**LA CONCERTATION :**  
**POURQUOI ?**  
**COMMENT ?**

# Pourquoi ce projet?

La “raison d'être” : aménager toute la RN164 à 2x2 voies.

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure une liaison régionale est-ouest complémentaire aux deux grands axes littoraux que sont la RN12 (Rennes-Brest) et la RN165 (Nantes-Quimper).

L'élargir est un objectif majeur d'aménagement du territoire, pour améliorer la desserte de tout le Centre Bretagne.

C'est un des points forts du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2014.

# État d'avancement

162 km entre Châteaulin et Montauban de Bretagne

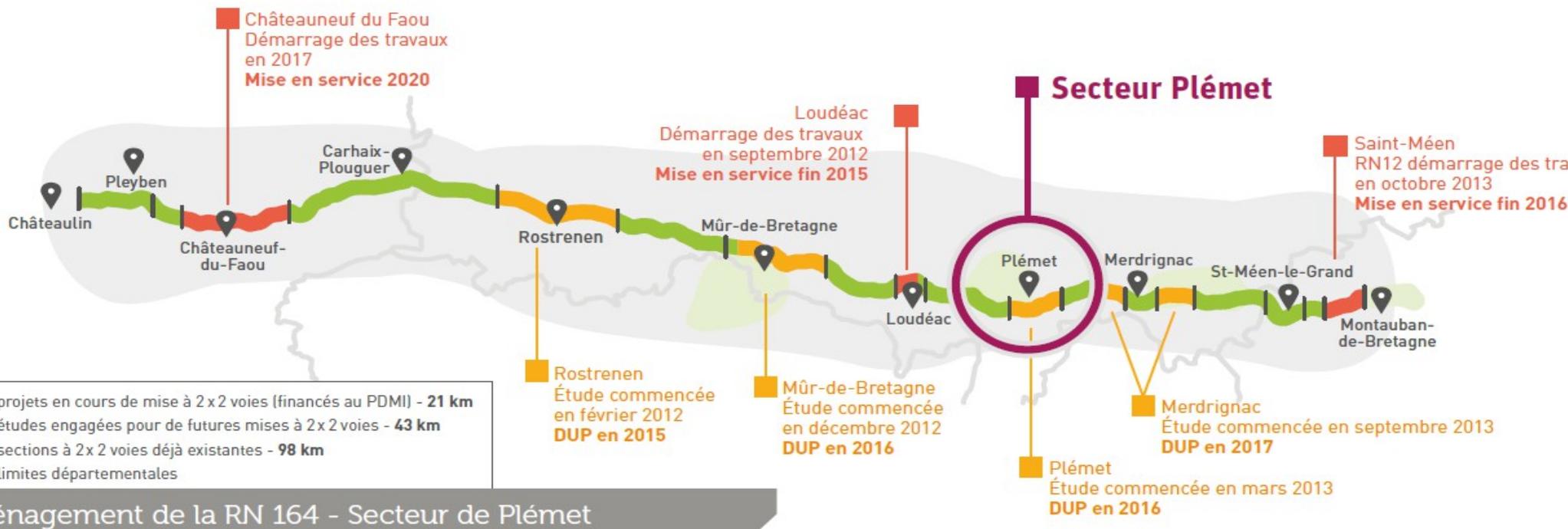
98 km de mise à 2x2 voies déjà réalisées

64 km restants faisant aujourd'hui l'objet d'un programme global d'études ou de travaux :

- 20 km avec des financements inscrits
- 44 km, dont le secteur de Plémet, où les projets restent à définir



# État d'avancement



# L'action de l'État et de la Région Bretagne sur la RN164

116 M€ investis pour des travaux sur le programme d'investissement 2009-2014.

3 M€ de crédits d'études pour porter à la déclaration d'utilité publique les projets sur les 43 km qui restent à élargir.

Un principe de financement à parts égales (50% Etat, 50% Région).

Ce sont 300 à 400 M€ qui restent à mobiliser pour finaliser cet objectif.

Un projet majeur du futur Contrat de Plan Etat-Région



# L'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet

S'inscrit comme un maillon de ce projet historique d'aménagement de la RN164.

Un premier tracé identifié en 1995 dans le secteur de Plémet.

L'État et la Région Bretagne ont souhaité reprendre les études : un budget de 700.000 € est mobilisé.

Un comité de suivi, présidé par le Préfet, a été mis en place, associant élus et acteurs locaux à la conduite des réflexions

# Pourquoi concerter?

- **Pour informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations.
- **Pour écouter** les avis de la population et de ses représentants.
- **Pour dialoguer** afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux de chacun.

# Comment se déroule la concertation?

- Elle se déroule dans des conditions qui ont été soumises à l'avis des communes concernées.
- Elle a lieu du 16 juin au 11 juillet 2014.
- A l'issue de la concertation, un bilan en sera tiré, qui sera lui aussi soumis à l'avis des communes avant d'être approuvé puis rendu public.

# Comment s'informer et participer?

- Réunion publique le 20 juin 2014
- Permanence en mairie de Plémet (salle des réceptions) le 25/06 de 9h30 à 16h30
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Plaque d'information
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- Adresse mél pour donner son avis ou poser une question

# LE DEROULEMENT DES ETUDES



# Les étapes d'un projet routier (1)

- D'abord des études dites « préalables » :
  - Diagnostic du territoire, analyse des enjeux et des contraintes
  - Étude et comparaison de différentes variantes de projet
  - Choix et approfondissement d'une variante pour en fixer toutes les caractéristiques, et élaborer l'étude d'impact du projet
- Mise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- La DUP est l'« acte de naissance » du projet, qui autorise le maître d'ouvrage à le réaliser, et à acquérir les terrains nécessaires

# Les étapes d'un projet routier (2)

- Après la DUP :
  - Accomplissement de différentes procédures : archéologie, loi sur l'eau, dérogation pour la destruction d'espèces protégées, remembrement agricole éventuel...
  - Acquisitions foncières
  - Études de détail
  - Lancement des travaux

# Où en sommes-nous? Où se place la concertation?

La concertation intervient ici au stade du choix de la variante à approfondir.

Un délai de 6 à 8 ans minimal est ensuite nécessaire pour la mise en service du nouveau tronçon de route.



# Les études réalisées

## ■ Moyens et thématiques :

- Investigations de terrain pour les milieux naturels, la faune et flore et l'occupation du sol
- Diagnostic socio-économique et agricole
- Étude paysagère
- Mesures de bruit et modélisations
- Enquête et étude de trafic
- Diagnostic technique (géométrie de la route) et étude de tracés
- Diagnostic sécurité routière
- Diagnostic hydraulique et hydrologique

# LES ENJEUX DU PROJET



## Un enjeu de mobilité et de sécurité

- Un trafic croissant sur la RN164 (+ 23 % en 10 ans sur le secteur).
- Une forte fréquentation par les Poids Lourds : 22 % du trafic, mais +27% en 10 ans.
- Une progression qui va se poursuivre : de 7 000/8 000 véhicules/jour aujourd'hui selon les sections du projet, à 12000 environ en 2035 sans aménagement.
- Un enjeu de sécurité : sur la RN164, les sections qui ne sont pas encore à 2x2 voies sont nettement plus accidentogènes : sur le secteur de Plémet, 4 accidents corporels entre 2008 et 2012 dont 3 se situent en carrefour.
- Peu d'offre alternative à la voiture possible sur le territoire : le désenclavement ne peut qu'être routier.

# Un enjeu de développement

- Un territoire où la démographie et l'emploi sont moins dynamiques que le reste de la région
- Un bassin d'emploi essentiellement rural et tourné vers l'agroalimentaire malgré une diminution non négligeable du nombre d'exploitation entre 2000 et 2010. Des emplois fortement concentrés à Loudéac et le long du réseau routier structurant
- Une accessibilité au reste de la Bretagne et de la France à améliorer
- La RN164, un élément moteur pour la dynamique économique et l'attractivité de ce territoire

# La question environnementale au cœur du projet

- La problématique environnementale occupe une place primordiale dans l'élaboration d'un projet routier. Il s'agit principalement de préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur, et de conserver la structure et l'identité du paysage
- On ne trouve à proximité aucune zone naturelle protégée de type Natura 2000 ou ZNIEFF
- Tout particulièrement, le projet s'attachera :
  - à préserver les continuités écologiques au niveau des vallées du Ninian, du ruisseau de Plémet, et de leurs affluents,
  - à prendre en compte les habitats et les espèces d'intérêts communautaires et/ou protégées, ainsi que bois classés et zones humides

# L'enjeu agricole

Constat : secteur à vocation agricole surtout au Sud de la RN164, remembrement ancien, présence de nombreuses zones humides ou boisements classés + difficultés liées à l'épandage

Enjeu fort : limiter l'emprise du projet sur les surfaces agricoles (mais également sur les zones humides qui doivent être généralement compensées... sur des surfaces agricoles). Importance d'une étude d'impact agricole pour la solution retenue.

# Échanges avec la salle

# LES VARIANTES ETUDIEES

# La démarche de recherche de tracés

- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment étayé pour rechercher les tracés avec le moins d'impacts
- La conception vise à :
  - **Éviter** les enjeux principaux : habitations, bâtiments d'exploitations, zones humides...
  - **Réduire** les impacts : murs anti-bruit, aménagements paysagers, passages pour la faune...
  - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en recréant des zones humides, des haies ou des boisements par exemple

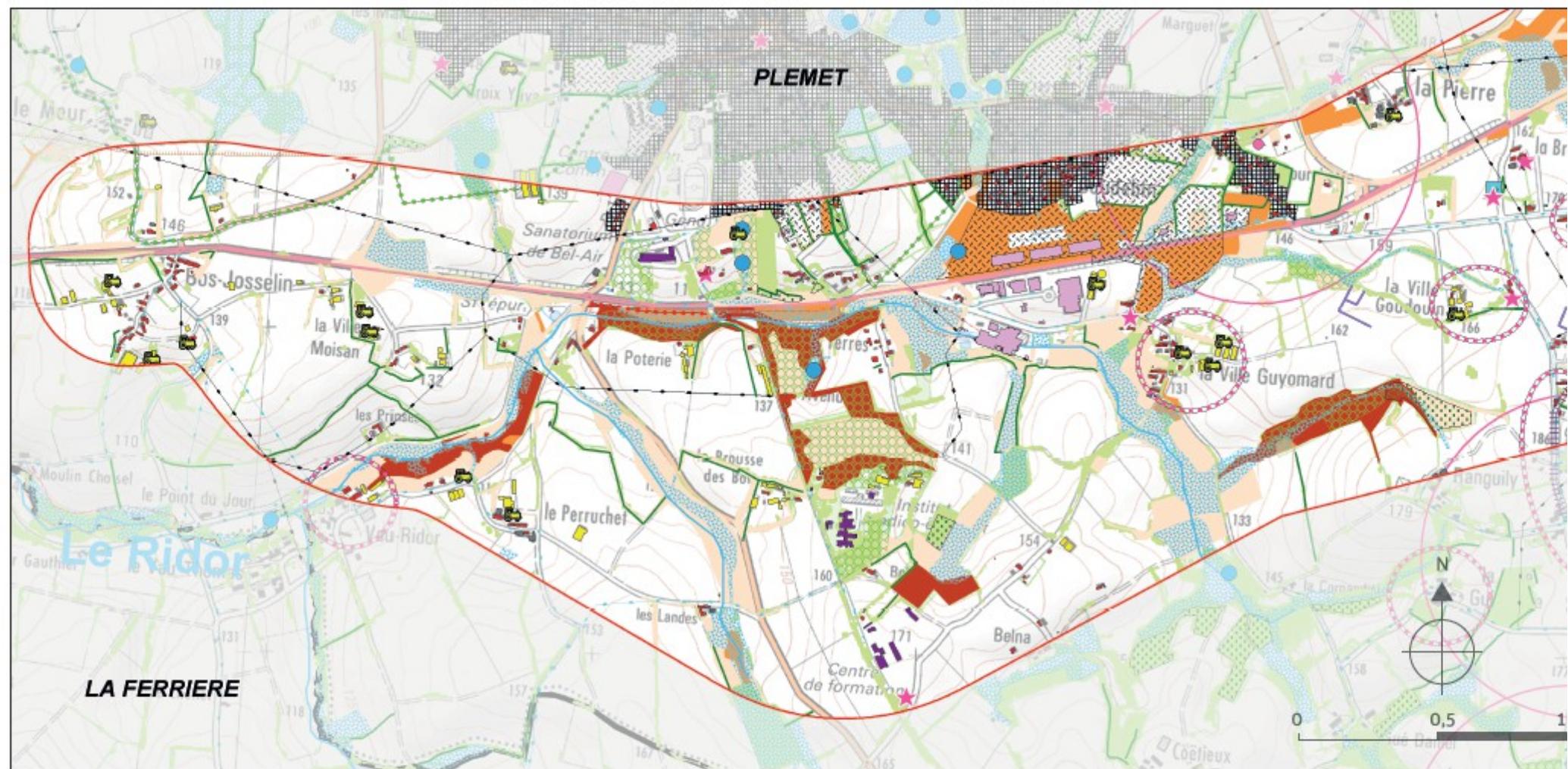
# Une exigence

- Plus que jamais, démontrer que le projet tel qu'il a été conçu permet de réduire les impacts sur l'environnement et justifier le choix au regard des différents enjeux (l'appréciation du moindre impact pour un prix acceptable)
- Une exigence : étudier des variantes, bien examiner les différentes familles de solution possibles, sans a priori
- Il en va de la sécurité juridique du projet, mais aussi évidemment de sa qualité, qui engage le territoire pour des décennies

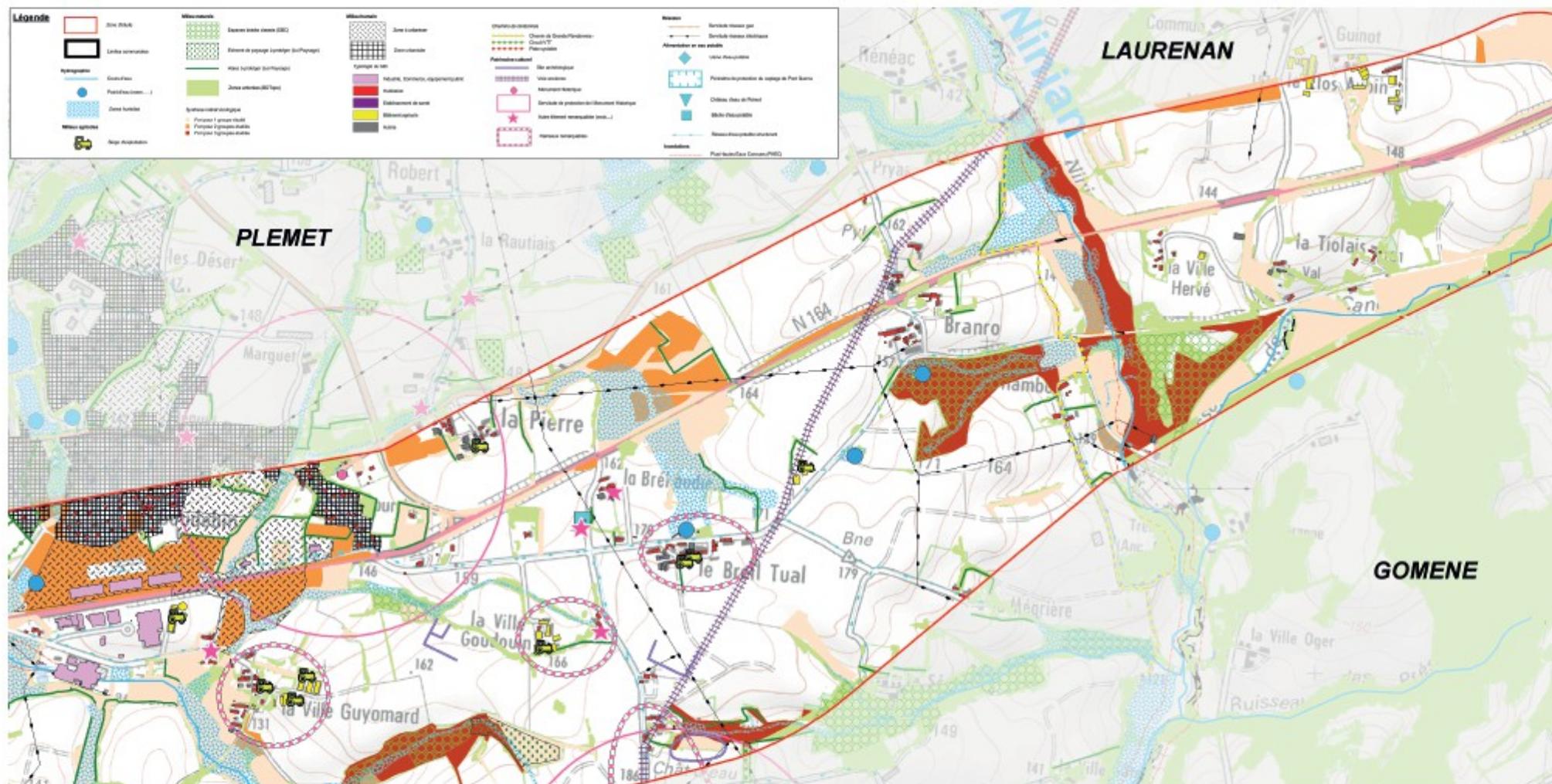
# 6 Les annexes

## Cartes de synthèse des enjeux du territoire

Carte de synthèse des contraintes (Ouest)



Carte de synthèse des contraintes (Est)



# Les caractéristiques du projet

- Une route à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN164)
- Vitesse limitée à 110 km/h
- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles,...)
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits, de rabattement vers les échangeurs, de desserte des riverains de la RN164
- Aire de repos envisagée dans le secteur de Plémet ou de Merdrignac

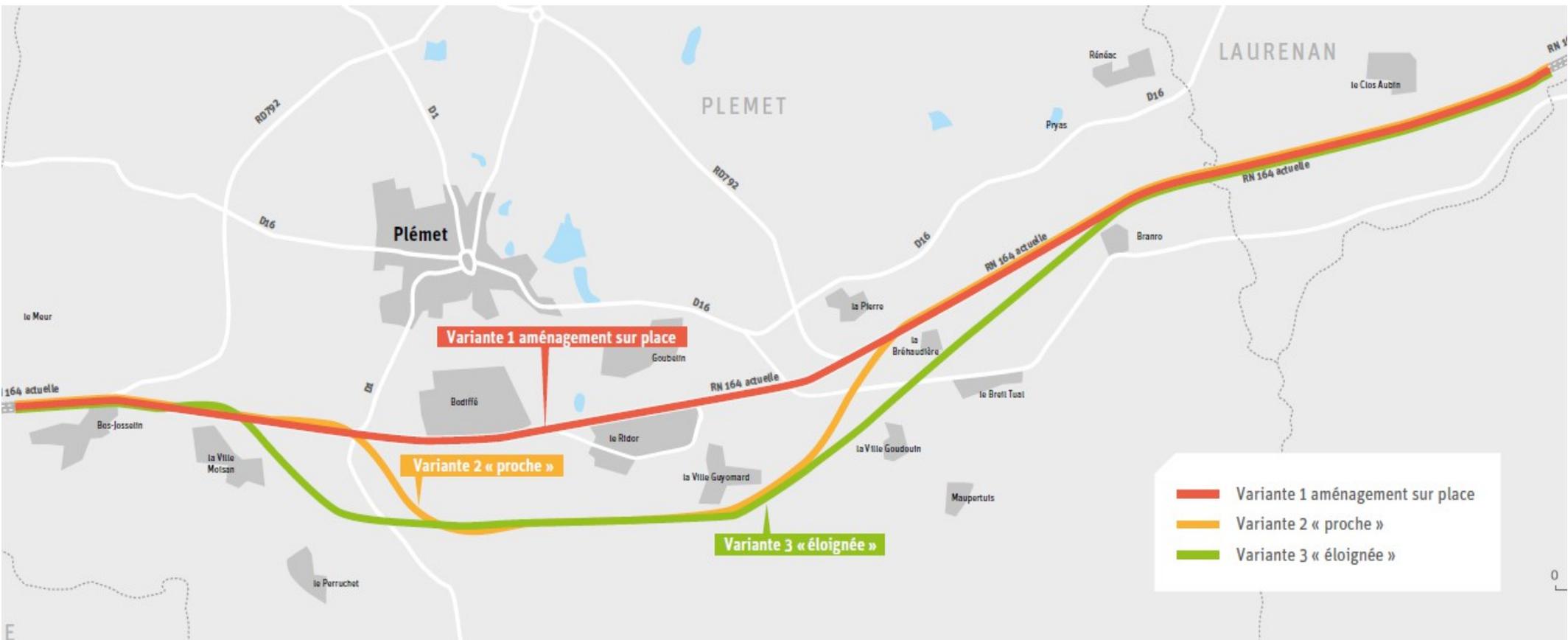
# Le processus de choix des variantes

- Première étape : passer au Nord ou au Sud de Plémet. Analyse comparative de deux grands fuseaux d'études.
- Deuxième étape : à l'intérieur du fuseau Sud, recherche de tous les tracés possibles (24 variantes étudiées)
- Troisième et quatrième étapes : analyse comparative de 5 variantes pertinentes puis des 3 variantes soumises à concertation publique.
- Cinquième étape : étude approfondie de la solution retenue et enrichie suite à la concertation

## À ne pas oublier

- La conception d'une route est un exercice long, qui résultera de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires
- Les variantes présentées ici ne sont pas des tracés définitifs. La conception et le coût s'affineront :
  - en fonction des enseignements de la concertation
  - dans les études de détail à venir
- Le maître d'ouvrage s'efforce néanmoins de présenter les éléments les plus précis possibles à chaque stade d'étude

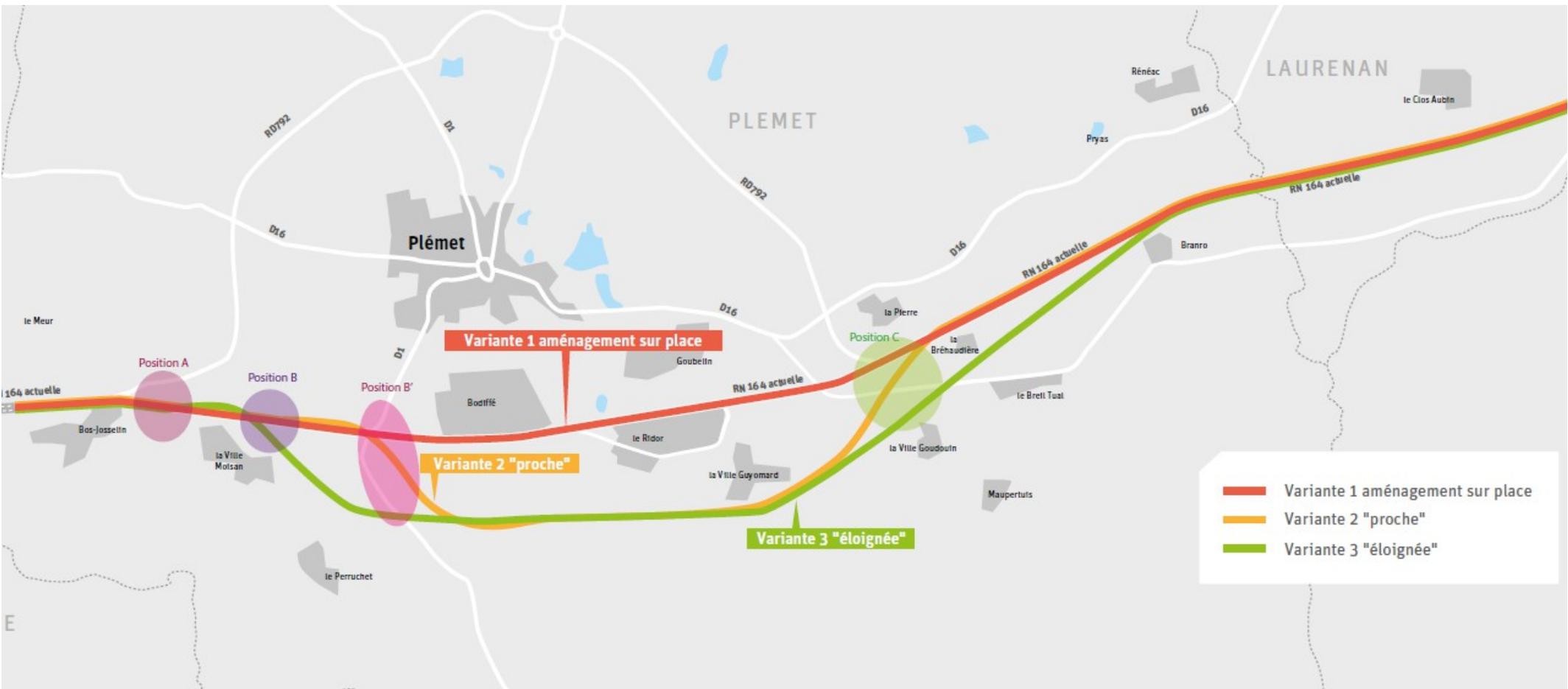
# Les 3 variantes soumises à concertation



# Les variantes proposées

- **La variante 1 « Aménagement Sur Place »**, qui consiste à élargir d'un côté et/ou d'un autre la route actuelle
- **La variante 2 «proche »**, proche de la RN actuelle, qui s'écarte du tracé actuel de la RN164 entre le hameau de la Bréhaudière et le carrefour de la Poterie. En dehors du tracé neuf, la variante réutilise la RN existante en aménagement sur place
- **La variante 3 «éloignée »**, plus éloignée de la RN actuelle, elle s'écarte du tracé actuel de la RN164 entre les hameaux de Brando et de Bos-Josselin/Ville-Moisan. En dehors du tracé neuf, la variante réutilise la RN existante en aménagement sur place

# Quelles implantations pour les échangeurs ?



# Quelles implantations pour les échangeurs ?

- La position de l'échangeur Ouest conditionne fortement l'accès à la commune de Plémet et le rôle donné à sa rocade : la position A (plus à l'ouest) crée un accès moins direct au centre de Plémet, alors que la position B (la plus proche possible du giratoire de la Poterie) vide la « rocade » de Plémet de son trafic, qui est concentré sur la RD1 en entrée de Plémet
- Pour les 3 variantes, la création d'un échangeur à l'Est semble nécessaire notamment pour permettre un accès simple à la zone artisanale du Ridor et à la partie Est du bourg de Plémet. Son absence d'un échangeur créerait des allongements de parcours et une augmentation du trafic sur la RD16 qui traverse le bourg de Laurenan.

# Échangeurs complets ou demi-échangeurs ?

- Constat : trafic attendu quasi nul sur certaines bretelles des échangeurs.
- Enjeu : un 1/2 échangeur permet une économie d'environ 1,2 M€ et des impacts moindres sur le monde agricole et les milieux naturels.
- A l'Ouest, un demi-échangeur orienté vers Loudéac semble envisageable pour chacune des 2 positions d'échangeurs des 3 variantes à l'exception de la position B' au droit de la RD1 pour la variante 3
- A l'Est, un demi-échangeur orienté vers Rennes est envisageable pour les variantes 2 et 3 mais semble moins pertinent pour la variante 1 (fréquentation de la zone du Ridor)

# Aire de repos

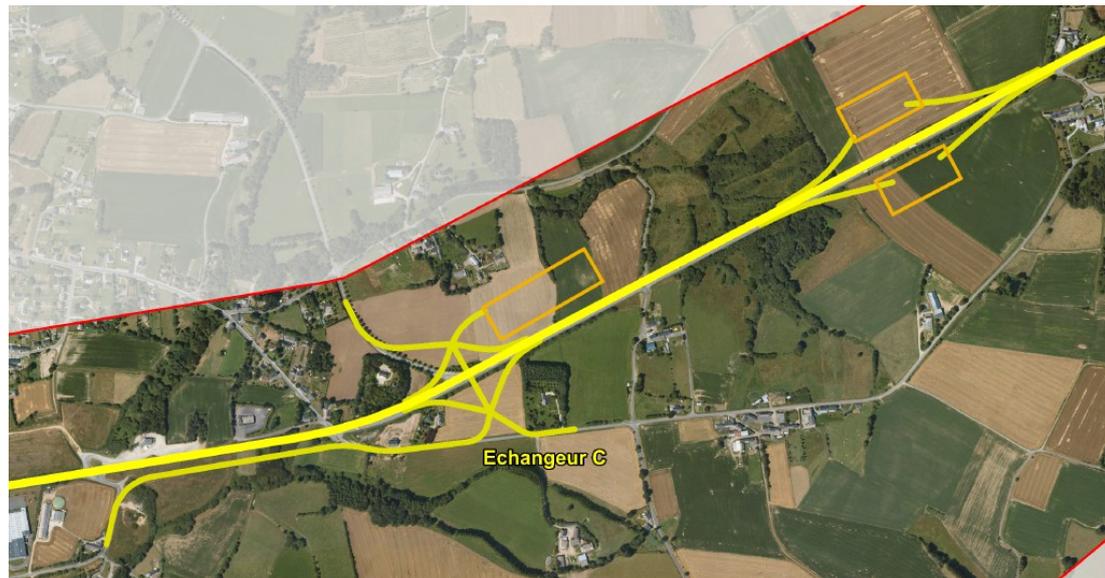
- Dans le cadre général de l'aménagement à 2x2 voies de la RN164, il est envisagé la mise en place d'une aire de repos sur le secteur de Plémet ou de Merdrignac.
- Soit une aire de repos d'un seul côté de la route mais accessible dans les deux sens, nécessitant alors un ouvrage de franchissement pouvant être celui d'un échangeur,
- Soit une aire de repos dans chaque sens de circulation, plus coûteuse car nécessitant 4 bretelles nouvelles et plus consommatrice en emprise foncière.
- Seules les variantes 1 et 2 offrent des possibilités d'implantation pour une aire de repos
- Impacts supplémentaires sur les surfaces agricoles et sur les milieux naturels

# Aire de repos



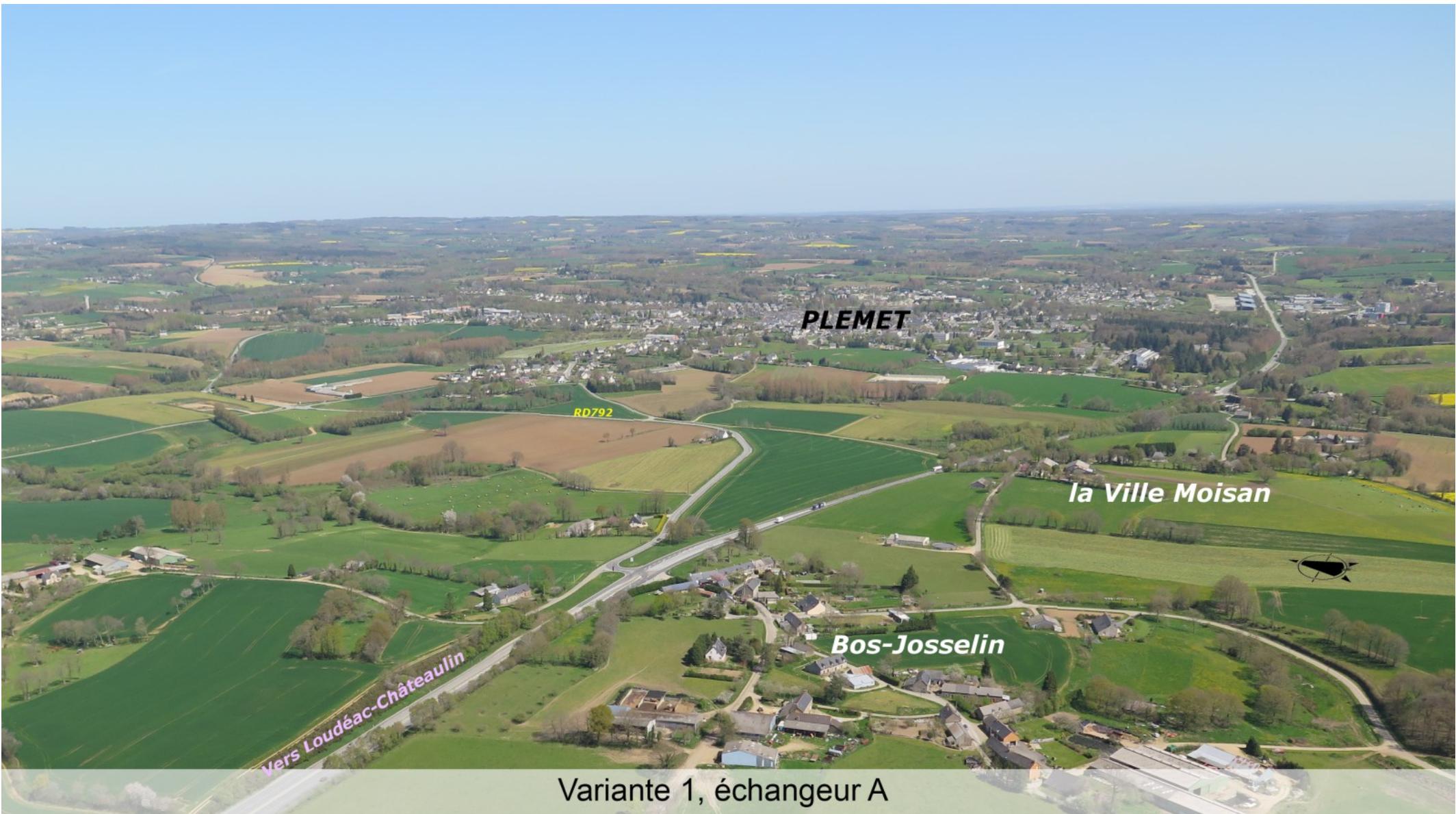
**À l'ouest**, une aire de repos unique bidirectionnelle peut être connectée sur l'échangeur B grâce à une connexion directe à son giratoire Nord.

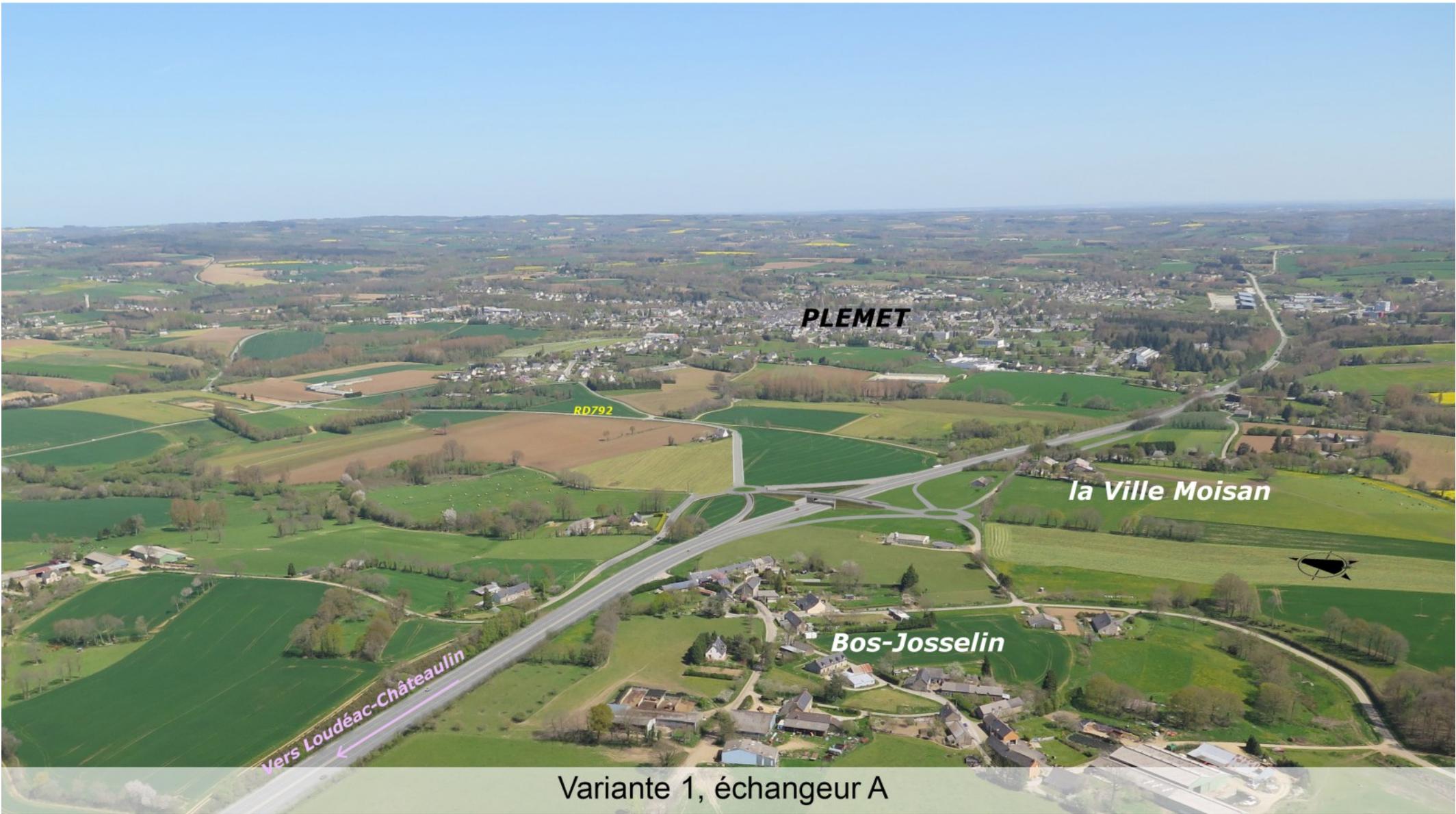
Pas envisageable pour les échangeurs A, le giratoire nord ne permettant plus de branchements de voie supplémentaire.



**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.





**PLEMET**

RD792

**la Ville Moisan**

**Bos-Josselin**

Vers Loudéac-Châteaulin

Variante 1, échangeur A





Variante 1, Zoom échangeur B et RD1



la Ville Moisan

la Poterie

Vers Loudéac-Châteaulin

RD792

RD1

RD1

Centre commercial

Centre hospitalier



Variante 1, Zoom échangeur B et RD1



la Bréhaudière

la Pierre



Variante 1, échangeur C





la Bréhaudière

la Pierre



Variante 1, échangeur C



RN164



Centre hospitalier

RD1

I.M.E.

les Terres

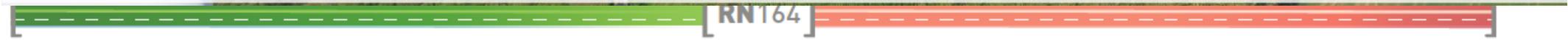
PLEMET

ZA du Ridor



Variante 2, linéaire

RN164





Centre hospitalier

PLEMET

RD1

les Terres

I.M.E.

ZA du Ridor



Variante 2, linéaire

RN164



**ZA DU RIDOR**

**ex-RN164**

**le Breil Tual**

**la Bréhaudière**



Variante 2, échangeur C

**RN164**



**ZA DU RIDOR**

**ex-RN164**

**le Breil Tual**

**la Bréhaudière**



**Vers RN12-Rennes**

Variante 2, échangeur C

**RN164**





Variante 2, échangeur B/RD1 - fonctionnement global



**PLEMET**

**Vers Loudéac-Châteaulin**

**RD792**

**RD1**

**la Ville Moisan**



Variante 2, échangeur B/RD1 - fonctionnement global



Variante 3, échangeur C



Variante 3, échangeur C



*la Ville Goudouin*

**ZA du Ridor**

*la Bréhaudière*

*la Pierre*



Variante 3, échangeur C



*la Ville Goudouin*

**ZA du Ridor**

*la Bréhaudière*

*la Pierre*

Variante 3, échangeur C



Échangeur B'+RD1+linéaire début variante 3



I.M.E.

Centre  
hospitalier

la Poterie

RD1

le Perruchet

la Bionnais



Échangeur B'+RD1+linéaire début variante 3

# LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE

# La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres

# De premiers indicateurs de comparaison

## Thème

## Variante 1 ASP

## Variante 2 « proche »

## Variante 3 « éloignée »

Bâtiments à acquérir

1 longère à la  
Poterie

A priori aucun

A priori aucun

Nombre d'habitations  
nécessitant des  
protections phoniques

53

30

47

Surface agricole impactée

12,4 ha

22,2 ha

24,9 ha

Surface de zone humide  
impactée

8,4 ha

8,5 ha

7,9 ha

Franchissements de cours  
d'eau

7 (0 nouveau)

9 (5 nouveaux)

8 (7 nouveaux)

Excédents de matériaux

100 000 m3

500 000 m3

100 000 m3

Coût

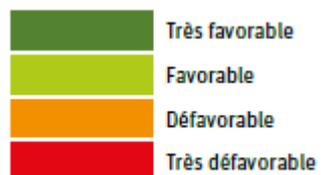
54 M€

69 M€

63 M€

# Synthèse de l'analyse comparative

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



# Que peut-on dire de la variante ASP?

- Variante historique de 1995.
- De nombreux avantages en terme de coût, de moindre impact sur le monde agricole et sur le paysage ou encore pour son impact modéré sur les milieux naturels.
- Présente l'inconvénient d'une démolition probable d'une longère au droit du carrefour de la Poterie, de plus de maisons à protéger du bruit, et d'une circulation plus perturbée pendant le chantier.
- La desserte des différentes zones d'activités de Plémet (ZA du Ridor, IME, CAT, Centre Commercial) se trouve modifiée par rapport à actuellement.

# Que peut-on dire des variantes n°2 et n°3?

- Impacts conséquents sur le monde agricole, sur le paysage et sur les milieux naturels notamment pour la variante 3
- Coûts largement supérieurs
- Principal avantage résidant dans le maintien de l'ex-RN164 comme itinéraire d'accès aux différentes zones de Plémet.
- Impact acoustique et perturbations pendant le chantier un peu moindres

# Échanges avec la salle



# Participer à la concertation

- Le dossier de concertation et les plans des variantes, consultables sur Internet ou dans les mairies
- Le maître d'ouvrage à l'écoute de toutes les interrogations : en permanence publique, par mé, par courrier
- Les collectivités, administrations, associations, chambres consulaires, directement interrogées

# La suite

- Bilan de la concertation à l'automne 2014
- Étude de la solution retenue et/ou études complémentaires
- Puis phase de recueil d'avis obligatoires, dont celui de l' « Autorité Environnementale » (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), autorité administrative nationale indépendante
- Mise à l'enquête publique préalable à la DUP
- Poursuite de la concertation : comité de suivi des études, permanence avec les riverains, etc.