

Mise à 2x2 voies de la RN164 Aménagement du secteur de Plémet



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

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE I : Bilan de concertation

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

0	15/10/2015	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION



SOMMAIRE

1. PREAMBULE : RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU PROJET ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE.....	4	5.2. La teneur des échanges lors de la permanence.....	13
1.1. Le cadre de l'aménagement de la RN 164.....	4	5.2.1. Le tracé des variantes.....	13
1.2. Présentation de la zone d'étude et des enjeux du projet.....	5	5.2.2. Les sujets abordés.....	13
1.2.1. Un projet vecteur de développement et de sécurité.....	5	5.2.3. Les avis sur les variantes.....	13
1.2.2. Un projet respectueux de l'environnement.....	5	5.3. La teneur des échanges dans les registres.....	14
2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET.....	6	5.3.1. Le registre de Plémet.....	14
3. EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION.....	6	5.3.2. Le registre de Laurenan.....	14
4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION.....	7	5.4. La teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus.....	15
4.1. Documents diffusés.....	7	5.4.1. Avis sur les variantes.....	15
4.2. Réunion publique.....	9	5.4.2. La position des échangeurs.....	15
4.3. Permanence en mairie.....	10	5.4.3. Impacts localisés des variantes.....	15
4.4. Registres dans les mairies.....	10	5.5. La teneur des avis institutionnels écrits.....	16
4.5. Expression diverse des avis.....	10	5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales.....	16
4.6. Couverture médiatique de la concertation.....	10	5.5.2. Avis des administrations.....	17
4.7. Le recueil des avis par courriel.....	10	5.5.3. Avis des organismes consulaires.....	17
4.8. Le site Internet de la DREAL.....	10	5.5.4. Avis des associations.....	18
4.9. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.....	11	5.5.5. Avis de la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIRO).....	18
5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS.....	12	6. SYNTHESE DES AVIS ET ANALYSE DU MAITRE D'OUVRAGE – LE BILAN DE LA CONCERTATION.....	19
5.1. Teneur des échanges en réunion publique.....	12	6.1. Bilan quantitatif.....	19
5.1.1. Le cadre de vie des riverains – le bruit.....	12	6.1.1. Une concertation mobilisatrice.....	19
5.1.2. L'économie de Plémet.....	12	6.1.2. Intérêt suscité par le projet.....	19
5.1.3. Le projet – le tracé.....	12	6.1.3. Les thèmes abordés.....	19
5.1.4. Les autres remarques.....	12	6.1.4. Les avis sur les variantes.....	19
		6.2. Bilan qualitatif.....	20
		6.2.1. Le cadre de vie – le bruit.....	20
		6.2.2. L'agriculture.....	21
		6.2.3. L'économie.....	21
		6.2.4. Le tracé.....	21
		6.2.5. L'échangeur Est.....	22
		6.2.6. L'échangeur Ouest.....	22
		6.2.7. La sécurité.....	23
		7. CONCLUSION DU MAITRE D'OUVRAGE.....	23
		8. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES.....	24
		9. LES ANNEXES.....	25

1. PREAMBULE : RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU PROJET ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

1.1. Le cadre de l'aménagement de la RN 164

Issue d'une décision ministérielle du 21 mars 1995, cette opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement sur l'ensemble de son itinéraire de la RN164, axe routier du centre Bretagne. La RN164 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.

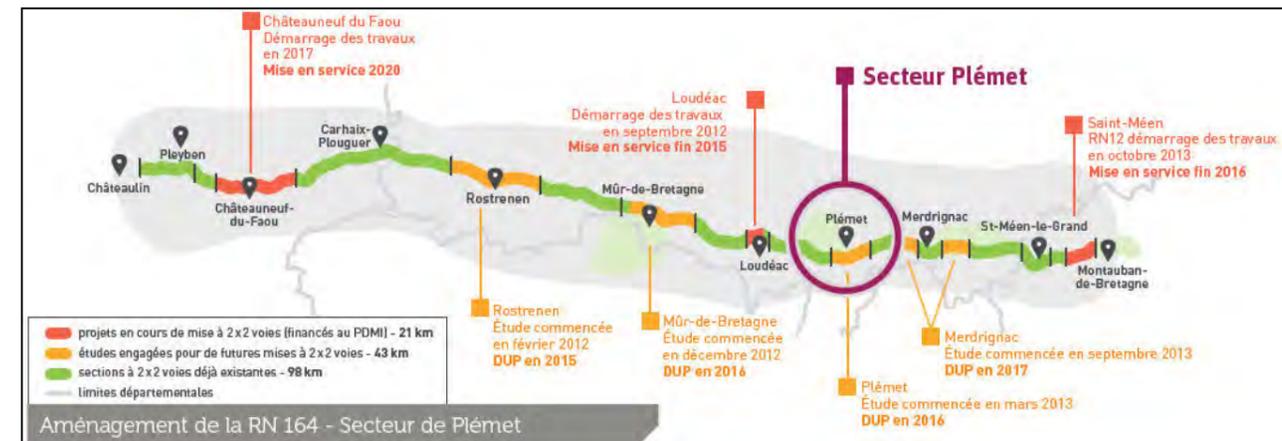
La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition.

En juillet 2013, le rapport de la mission parlementaire « mobilité 21 » a souligné l'indispensable modernisation des axes routiers facteurs de désenclavement.

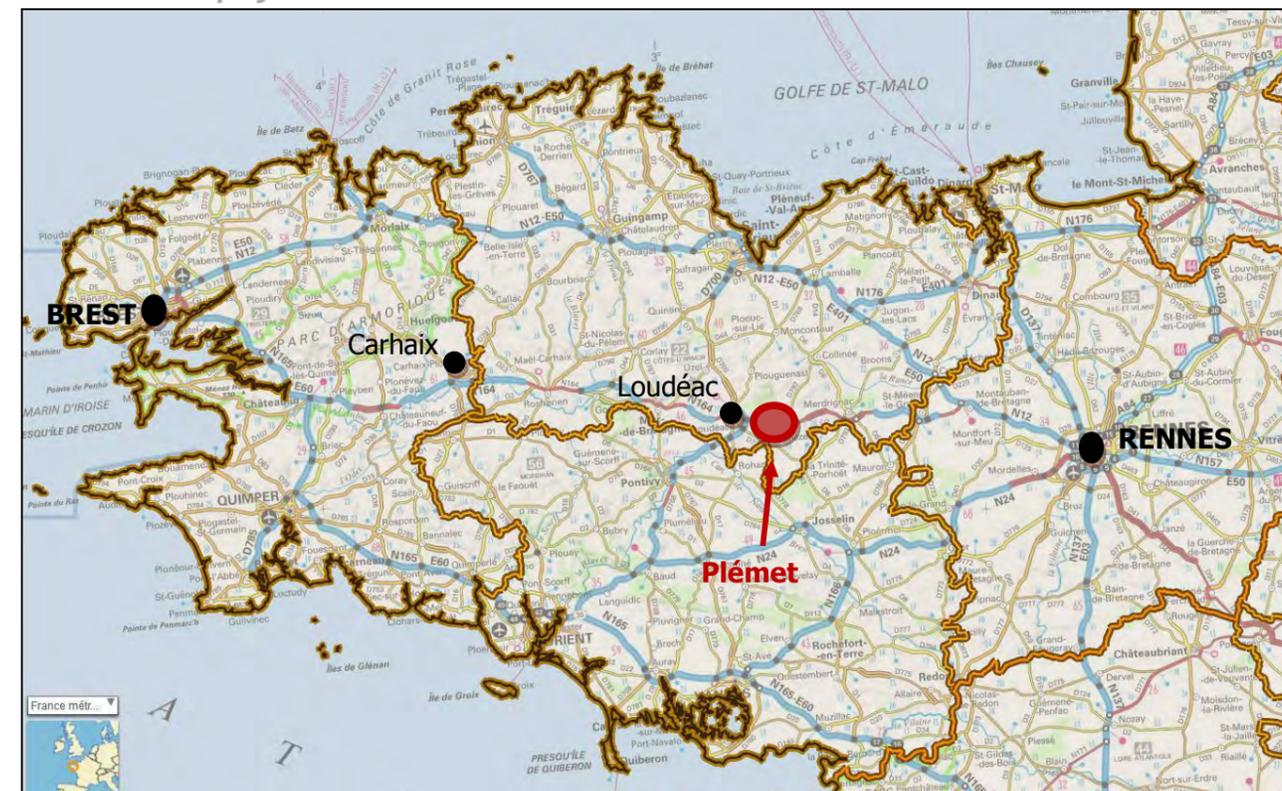
Au-delà des travaux financés dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014 actuellement en cours, l'État et la Région Bretagne restent mobilisés pour achever l'aménagement à 2x2 voies de la RN164. Pour préparer l'avenir et sans attendre la finalisation du futur CPER 2015-2020, les deux partenaires ont engagé un programme d'études, financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des projets pour chaque section restant à élargir et à les porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Enfin, le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, a réaffirmé la priorité à la finalisation de l'aménagement de la RN164, avec la conduite des études et des procédures sur toutes les sections restant à doubler, et le démarrage des travaux en particulier sur le secteur de Plémet.

C'est dans ce cadre que l'aménagement au niveau de Plémet, qui concerne une section d'environ 7 km, est étudié depuis le printemps 2013.



Localisation du projet



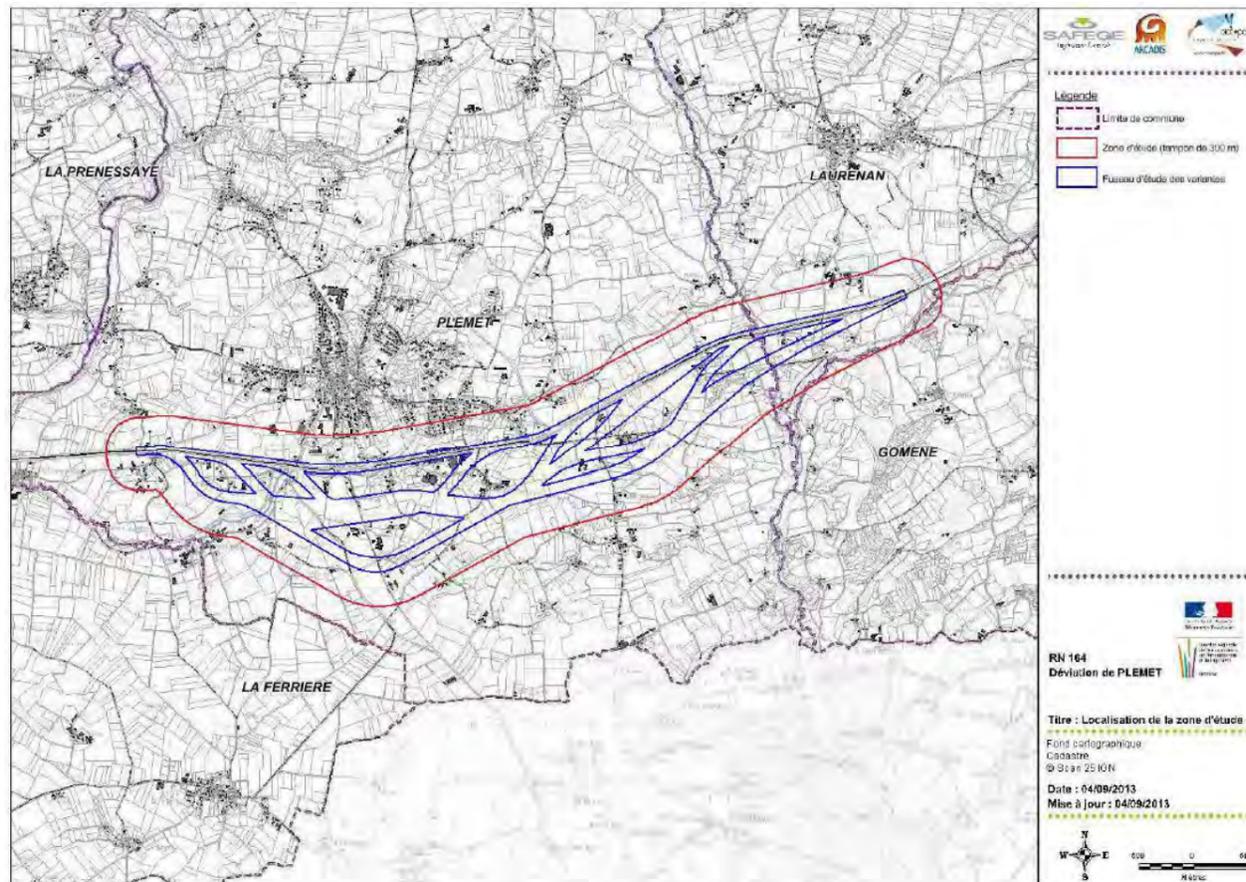
1.2. Présentation de la zone d'étude et des enjeux du projet

Les études portent sur la section de la RN164 au niveau de Plémet, assurant la liaison entre 2 sections aménagées à 2x2 voies : à l'Ouest entre Loudéac et Plémet « créneau de la Prenessaye » et à l'Est entre Plémet et Merdrignac « créneaux de La Lande aux chiens et de La croix du Taloir ».

Cette section s'étend sur 7 km, les communes concernées sont :

- Plémet,
- Lauréan.

Zone d'étude



1.2.1. Un projet vecteur de développement et de sécurité

La mise à 2x2 voies intégrale de la RN164 est destinée à renforcer l'accessibilité du territoire breton, en facilitant non seulement les déplacements des particuliers vers les grands pôles urbains et toutes leurs commodités, mais aussi l'activité des professionnels.

La vitalité démographique du secteur et la santé de l'économie locale exigent un réseau routier performant. L'agriculture et l'agroalimentaire, très présents dans le secteur de Plémet, ont ainsi besoin de disposer d'une chaîne logistique efficace, pour s'approvisionner comme pour expédier leurs productions. L'industrie agroalimentaire compte 6 000 emplois sur le territoire du projet, soit plus de 60% de l'emploi industriel local.

L'absence de réelle alternative à l'utilisation de la route dans le secteur explique que les prévisions de trafic routier soient en augmentation significative pour les 20 prochaines années, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Dans ce contexte, la RN164 est amenée à devenir un axe de plus en plus important de la Région Bretagne : sa modernisation contribuera par conséquent au dynamisme de la région et à l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité, les tronçons aménagés en 2x2 voies étant nettement moins accidentogènes que les autres.

1.2.2. Un projet respectueux de l'environnement

Avec ses vallées et ses plateaux, ses forêts, ses bosquets et ses bocages, le secteur du projet présente une géographie mouvementée qui contribue à la qualité des paysages. Les principaux enjeux environnementaux se situent dans la préservation des zones humides, des vallons boisés et ouverts (dont la Vallée du Ninian) et de certains hameaux pittoresques.

2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative pour les 20 prochaines années, la RN164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne.

Ainsi, son aménagement vise à répondre à des objectifs tant nationaux, régionaux que locaux.

↳ Les objectifs nationaux (Commission « Mobilité 21 »)

- Moderniser les axes routiers qui concourent au désenclavement des territoires traversés.

↳ Les objectifs régionaux

- Améliorer l'accessibilité et le développement du centre Bretagne

↳ Les objectifs locaux

- Améliorer la compétitivité économique du territoire
- Améliorer la sécurité routière
- Favoriser et fluidifier les déplacements quotidiens
- Prise en compte des enjeux environnementaux.

3. EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique a été engagée par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne selon des modalités arrêtées le 4 juin 2014 (cf. *Annexe 1*) en vertu des dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Le projet de mise à 2x2voies dans le secteur de Plémet répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis à obligations de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

Les deux communes concernées ont été sollicitées pour avis sur les modalités de concertation par courrier du 19 février 2014 du Préfet de Région (cf. *Annexes 2*). Les communes de Plémet et Laurenan ont délibéré favorablement sur ces propositions, respectivement en date des 17 avril et 16 mai 2014 (cf. *Annexes 3*).

Ainsi, la concertation s'est déroulée du lundi 16 juin au vendredi 11 juillet 2014. Elle a porté sur les trois variantes d'aménagement : l'aménagement dit « sur place » (variante 1), le tracé sud proche (variante 2) et le tracé sud éloigné (variante 3).

Ces variantes ont des points communs. Toutes trois prévoient ainsi l'élargissement à 2x2 voies de la RN164 actuelle à l'est entre Branro et Le Clos Aubin et à l'ouest entre la Ville Moisan et Le Meur.

En matière de création d'échangeurs, les trois variantes envisagent les mêmes aménagements : la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest (2 variantes sont proposées) et l'autre à l'est. La question d'échangeur complet ou de 1/2 échangeur est posée.

Elle s'est appuyée notamment **sur un dossier de concertation**, où figuraient :

- Un rappel des études et des décisions antérieures,
- Un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation,
- Le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé,
- La présentation des différents aménagements envisagés,
- Une analyse comparative des aménagements étudiés.

La concertation avait pour objectifs de recueillir les avis :

- **Sur les enjeux du projet,**
- **Sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits,**
- **Sur les variantes étudiées,**
- **Sur l'analyse comparative des aménagements étudiés.**

A l'issue de la concertation, il s'agit pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration publique.

Le suivi du déroulement des études est assuré par un comité de pilotage qui associe : les communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, le Conseil Régional de Bretagne, le Conseil Général des Côtes d'Armor, le député de la circonscription, la DDTM, les chambres consulaires, les associations de protection de l'environnement. Ce comité s'est réuni le 3 février et le 14 avril 2014.

4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

La concertation s'est officiellement déroulée du lundi 16 juin au vendredi 11 juillet 2014 : cette période correspond à la tenue de la réunion publique et de la permanence, à la mise à disposition des registres en mairie et à la réception des avis via l'adresse mail dédiée au projet. Les avis postérieurs ont néanmoins été pris en compte.

La concertation s'est néanmoins poursuivie au-delà de cette période pour les acteurs institutionnels qui ont reçu directement un dossier de concertation le 16 juin 2014 et qui avaient jusqu'au 12 septembre pour donner leurs avis.

Le maître d'ouvrage a varié les modes et les temps de concertation. Un bilan en termes d'organisation est présenté ci-après.

4.1. Documents diffusés

Environ 50 exemplaires **du dossier de concertation** (document couleur, au format A3, de 60 pages accompagné de plan à l'échelle 1/5000è pour chacune des variantes - (Cf. annexe 4) ont été diffusés (Cf. liste des destinataires en annexe 5) ou mis à disposition dans les mairies. Environ 25 téléchargements du dossier de concertation ont été par ailleurs relevés.

Une affiche d'information de la concertation et de la réunion publique a été adressée à 267 personnes (membres du comité de suivi, administrations, institutionnels et riverains).



Dossier de concertation

3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti-pris d'aménagement de la RN 164 comme étant une 2x2 voies, dotée d'échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express. Cette dernière mention entraîne l'interdiction de la circulation des engins agricoles, piétons et cycles sur la 2x2 voies. En conséquence l'obligation de créer un itinéraire de substitution pour ces usagers. L'accès à la route express s'effectue par le biais d'échangeurs. La desserte locale est rétablie par une voirie adaptée.

En cohérence avec le reste de l'aménagement de la RN 164, la vitesse sur le nouveau tronçon à 2x2 voies y sera limitée à 110km/h. Cela garantit un gain de temps de parcours pour les usagers, d'autant que le dépassement des poids lourds sera plus aisé sur la 2x2 voies.

Trois variantes retenues

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

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

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

Les acteurs du projet

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



14 Dossier de concertation - Aménagement du secteur Plémet

3 Le projet soumis à la concertation

3.5 Analyse comparée des trois variantes

Question de méthode

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

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

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

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

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

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

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

Forces et faiblesses des variantes 2 et 3

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

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

	Conception technique	Milieu physique	Milieu humain	Paysage et caractéristiques	Milieux naturels	Coûts (hors prix de terrain)
Variante 1 « aménagement sur place »	Très favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable	54 M€
Variante 2 « proche »	Favorable	Très défavorable	Favorable	Favorable	Favorable	110 M€
Variante 3 « éloignée »	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Très défavorable	112 M€



15 Dossier de concertation - Aménagement du secteur Plémet

Environ 1000 **plaquettes d'information** (résumé du dossier de concertation) ont été diffusées auprès des participants de la réunion publique et mises à disposition du public dans les mairies de Laurenan et de Plémet. (Cf. annexe 6)



Plaquette d'information

La concertation préalable, un temps d'information et de dialogue

Du 16 juin au 11 juillet 2014, pendant 4 semaines, nous comptons sur votre avis pour enrichir le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Plémet.



→ Les principes de la concertation

Prévue par la réglementation, la concertation publique vise à informer le public sur le projet, écouter les avis de chacun et dialoguer sur les différentes variantes soumises au débat. Un temps d'échange utile pour que le maître d'ouvrage prenne la mesure des attentes des usagers et des collectivités et les intègre au projet définitif.

Des outils pour s'informer

→ Consulter le dossier de concertation :

Disponible dans les mairies de Plémet et Laurenan et sur le site Internet www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr, le dossier de concertation présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques de chaque variante ;

→ La plaquette de présentation que vous avez entre les mains est aussi disponible dans les mairies et sur Internet.

Les suites à donner à la concertation

→ À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique.

La variante retenue fera ensuite l'objet d'études techniques approfondies, en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation. S'ouvrira alors une nouvelle séquence, de 2 à 3 ans également, au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques, les éventuelles démarches d'aménagement foncier. Ceci permettra le démarrage des travaux proprement dits en 2019, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

[RN164]



Des rendez-vous pour dialoguer

→ Une réunion publique se tiendra vendredi 20 juin 2014 à 18h30 dans la salle des réceptions de Plémet. Le projet y sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.

→ Donner votre avis, tout au long de la concertation : via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse RN164-Plémet@developpement-durable.gouv.fr

→ Une permanence des services de l'État se tiendra le 25 juin 2014 de 9h30 à 16h30 à la mairie de Plémet.

Financement du projet

→ Les études du projet sont financées à parts égales par l'Etat et la Région Bretagne, dans le cadre d'un programme global sur la RN 164.



4.2. Réunion publique

Une réunion publique s'est déroulée le 20 juin 2014, plus de 200 personnes étaient présentes.

Elle a été annoncée par :

- voie de presse ;
- au moyen d'affiches remises par le maître d'ouvrage aux communes (Cf. annexe 7) ;
- un document d'information inséré dans les bulletins municipaux ;
- sur le site internet de la DREAL ;
- des courriers individuels accompagnés d'une affiche (267 courriers).

Concertation publique du 16 juin au 11 juillet 2014

RN 164 mise à 2 x 2 voies
Aménagement du secteur de Plémet

RÉUNION PUBLIQUE
20 juin 2014 à 18h30
Mairie de Plémet - salle des réceptions

Pour vous informer

Consultez le site Internet de la DREAL Bretagne
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Consultez le dossier de la concertation à la mairie de Plémet et Laurenan

Rencontrez les services de l'État lors de leur permanence le 25 juin 2014 de 9h30 à 16h30 à la mairie de Plémet

Pour donner votre avis ou poser vos questions

Adressez un courriel à l'adresse suivante :
rn164-plemet@developpement-durable.gouv.fr

Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Plémet et Laurenan

[RN164]

Le compte rendu de cette réunion publique figure *en annexe 8* et la teneur des échanges est résumée *au paragraphe 5.1*.

Ce temps d'échange, animé par la DREAL, a permis de présenter les objectifs de la concertation et les enjeux du projet, puis les variantes et option d'échange soumises à la concertation.

Les débats se sont déroulés dans de bonnes conditions ayant pu permettre de nombreux échanges (17 questions/observations recueillies).

Cette réunion a ainsi permis de s'exprimer autour du projet et au Maître d'ouvrage de répondre aux interrogations des citoyens.

4.3. Permanence en mairie

Le mercredi 25 juin 2014, une permanence s'est déroulée en mairie de Plémet. Au total 38 personnes se sont présentées au cours de la journée.

Cette permanence a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques sur le périmètre d'étude. Les questions de tracés des deux échangeurs et les impacts des tracés (sonores notamment) ont largement été évoqués.

23 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 96% pour l'information sur la tenue de la permanence, 91% sur les conditions d'accueil, 96% sur la qualité et la pertinence des réponses, 95% sur les supports utilisés, 100% sur le déroulé global.

Le compte-rendu de cette permanence figure *en annexe 9*.

4.4. Registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 2 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Ils ont permis de recueillir plus de 37 observations réparties de la manière suivante :

- Launay : 1 observation,
- Plémet : 36 observations.

Les remarques recueillies dans les registres figurent en *Annexe 10* du présent bilan, et leur teneur est détaillée *au paragraphe 5.3*.

4.5. Expression diverse des avis

La concertation a donné lieu à la création d'un collectif « Alternative Raisonnable de la variante n°1 de la RN164 pour l'aménagement du secteur de Plémet » : 48 co-signataires. Ce collectif a émis un avis formalisé par courrier du 3 septembre 2014.

4.6. Couverture médiatique de la concertation

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué de presse en date du 10 juin 2014 indiquant les modalités de participation du public (*Cf. Annexe 11*).

Les principales coupures de presse sont jointes *en annexe 12* du présent bilan.

4.7. Le recueil des avis par courriel

Une adresse mail dédiée au projet (RN164-Plémet@developpement-durable.gouv.fr) a permis de recueillir 16 avis.

4.8. Le site Internet de la DREAL

Des pages spécifiques dédiées au projet ont été ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne et sont régulièrement alimentées en fonction de l'avancée des études. Ces pages ont été fréquentées par près de 600 visiteurs pendant la période de concertation.

INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS

RN164 - Aménagement du secteur de Plémet

17 juin

Actualités

La Concertation publique

Objectifs, comment s'informer ? comment participer ?

La DREAL Bretagne envisage l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet. Elle organise, du 16 juin au 11 juillet 2014, une concertation publique sur ce projet (voir le communiqué de presse du 9 juin 2014)

Les objectifs

Les objectifs de cette concertation sont :

- Informer le plus largement possible tous les publics concernés par le projet,
- Écouter les avis de la population et de ses représentants,
- Dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir un scénario, qui sera approfondi.

Comment s'informer ?

Vous pouvez télécharger le [dossier de concertation](#) qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés ([Variante 1](#), [variante 2](#), et [variante 3](#)).

Vous pouvez aussi le consulter, pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies de Plémet et de Laurenan.

Vous pouvez aussi consulter la [plaquette](#).

Une réunion publique est prévue le :

Vendredi 20 juin 2014 à 18h30
Mairie de Plémet – salle des réceptions.

À l'issue vous pourrez consulter le compte rendu de cette réunion publique ainsi que le

Extrait du site Internet de la DREAL

4.9. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage

La concertation a été menée sous l'animation de Pierre-Alexandre Poivre, chef de la division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement De Bretagne.

Il a été appuyé par M. GOMI, directeur de projet à la DREAL et par ses collaborateurs M. SIMON, Chef de projet et M. NEVEU, chargé d'études qui ont notamment assuré la permanence du 25 juin 2014 à Plémet.

5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS

5.1. Teneur des échanges en réunion publique

Les principales préoccupations exprimées lors de la réunion publique de Plémet peuvent être regroupées autour de 3 grands thèmes qui sont les suivants :

- Le cadre de vie des riverains, le bruit (5 interventions) ;
- L'économie de Plémet (4 interventions) ;
- Le projet et son tracé (5 interventions).

D'autres questions et remarques diverses ont également été émises.

5.1.1. Le cadre de vie des riverains – le bruit.

Le sujet sur les nuisances sonores est revenu à plusieurs reprises pendant la réunion. Les inquiétudes portent sur :

- l'impact acoustique du projet pour les résidents de l'IME, déjà soumis au bruit actuel de la RN164 ;
- le positionnement des sonomètres pendant la campagne de mesure (toutes les habitations n'ont pas eu de mesure de bruit) ;
- l'efficacité des murs anti-bruit ;
- la mise en place d'un revêtement de chaussée acoustique.

5.1.2. L'économie de Plémet

Deux interventions ont porté sur les cheminements piétons et les accès à l'IME et au restaurant l'Escale. Une personne évoque les retombées négatives pour l'économie de Plémet si le projet s'éloigne trop du centre de Plémet.

Une personne rappelle la nécessité d'un aboutissement rapide du projet qui va désenclaver le centre-Bretagne.

5.1.3. Le projet – le tracé

Une personne se renseigne sur l'avancée des travaux à 2x2 voies sur l'itinéraire, notamment la jonction RN12/RN164.

Au regard des impacts acoustiques importants du fait de la proximité des habitations, une personne s'interroge sur la faisabilité d'un tracé plus éloigné.

Les interventions sur le projet/tracé sont orientées vers les questions suivantes :

- devenir d'une longère selon la variante retenue ;
- coupures de liaisons entre hameaux ;
- démolition d'un carrefour giratoire réalisé récemment et ayant déjà coûté à la collectivité.

5.1.4. Les autres remarques

Les autres observations exprimées concernent :

- **Les impacts** (2 interventions) : une personne souhaite connaître l'impact réel d'un tel projet sur l'environnement ; une autre personne mentionne l'impact sur la station de surpression ;
- **Les critères d'analyse** (2 interventions) : deux personnes s'interrogent sur la priorisation des critères par le maître d'ouvrage pour le choix de la variante (impact sur l'environnement, impact sur le monde agricole ...) ;
- **Le choix des variantes** (3 interventions) : 3 personnes ont indiqué leur avis négatif sur les variantes 2 et 3 ;
- **Une erreur sur les documents** (1 intervention) : une personne mentionne la disparition de sa maison sur un photomontage.

Commentaires du maître d'ouvrage :

Tous les critères présentés peuvent avoir leur importance et le maître d'ouvrage n'a pas pondéré les enjeux dans son dossier. La concertation est bien là pour permettre de mesurer le poids que chacun donne aux différents enjeux avant de faire un choix.

5.2. La teneur des échanges lors de la permanence

La permanence organisée par la DREAL a permis de mettre en avant les thématiques qui préoccupent, inquiètent ou simplement soulèvent des interrogations de la part des riverains. Cette réunion a été l'occasion d'évoquer « les cas particuliers » et d'ainsi mieux mesurer l'impact des différentes variantes sur les personnes directement concernées.

Le compte rendu de cette permanence est joint en annexe 9.

5.2.1. Le tracé des variantes

Une des premières demandes des personnes qui se sont présentées à la permanence concerne le tracé plus précis des variantes.

Ainsi, pour chaque personne qui s'est présentée, si elle souhaitait, une présentation succincte des trois tracés était faite par le Maître d'Ouvrage.

5.2.2. Les sujets abordés

A l'issue de la présentation des variantes, les problèmes particuliers ont été évoqués. Ainsi près de 35 remarques concernent les impacts, mesures et les modifications de tracés liés aux différentes variantes présentées.

Les sujets qui ont été les plus abordés concernent :

- **Les impacts agricoles (8 avis)** : avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire et de gênes occasionnées pour les déplacements de bétail.
- **Les impacts sur le cadre de vie (9 avis)** : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation ; plusieurs particuliers ont évoqué l'acquisition de leur habitation par l'Etat, selon la variante retenue.
- **Les impacts économiques (2 avis)** : Les deux avis concernent la desserte du restaurant l'Escale et l'entreprise FIP, et un avis général sur l'apport économique du projet.
- **Les impacts hydrauliques (1 avis)** : l'avis concerne le syndicat d'eau potable du Lié sur les conséquences de l'échangeur Est de la variante 3 sur la station de sur-pression.
- **Les accès (3 avis)** : avec des craintes sur l'allongement de parcours.
- **L'échangeur Est (3 avis)** : les échanges ont porté sur le déplacement de cet échangeur vers la ZA du Ridor et le restaurant l'Escale.
- **L'échangeur Ouest (8 avis)** : avec des demandes de prises en compte de l'éventuelle extension de la STEP, de revoir la liaison avec la RD1.
- **Le tracé (4 avis)** : les avis concernent quelques adaptations demandées pour les cheminements et les échangeurs en général.

5.2.3. Les avis sur les variantes

Sur les 38 personnes ayant fait le déplacement à la permanence, 17 ont exprimé leur avis sur les variantes :

- 13 personnes sont favorables à la variante 1 « Aménagement sur place », dont 3 pour l'échangeur Ouest – A et 2 pour l'échangeur Ouest –B.
- 1 personne est favorable à la variante 2 « proche »
- 3 personnes défavorables à la variante 3 « éloignée »

Les arguments mis en avant pour ou contre chacune des variantes sont présentés dans les tableaux suivants :

Variante 1 dite « ASP »	
Pour	Contre
/	Allongement de parcours Accès aux parcelles Nuisances sonores

Variante 2	
Pour	Contre
Moins de nuisances sonores	Trop consommatrice de terres agricoles et d'espaces naturels Affecte des zones d'épandages Coupure de la ferme de Bodiffet

Variante 3	
Pour	Contre
Moins de nuisances sonores	Trop consommatrice de terres agricoles et d'espaces naturels La bretelle de sortie passe sur la nouvelle station de surpression Affecte des zones d'épandages Coupure de la ferme de Bodiffet

5.3. La teneur des échanges dans les registres

5.3.1. Le registre de Plémet

36 observations ont été recueillies sur le registre. Elles concernent principalement le choix de la variante, la position des échangeurs et quelques impacts du projet.

5.3.1.1. Les avis sur les variantes

Sur les 36 personnes ayant fait le déplacement à la mairie, 30 ont exprimé leur avis sur les variantes :

- 29 personnes sont favorables à la variante 1 « Aménagement sur place »,
- 1 personne est pour la variante 2 « proche » ou la variante 3 « éloignée ».

Les arguments mis en avant pour ou contre chacune des variantes sont présentés dans les tableaux suivants :

Variante 1 dite « ASP »	
Pour	Contre
Moins coûteuse, Utilisation de la RN existante, Moins consommatrice de terre agricole, Préserve la faune et la flore, les zones humides, Moins nocive pour le paysage, Retombées économiques,	Manque des franchissements (PI ou PS) Nuisances sonores

Variante 2	
Pour	Contre
/	Trop destructrice Condamne la ferme de Bodiffet Consommatrice de terres agricoles et d'espaces naturels Impact sur les parcelles plantées de saules pour l'usine VAPRAN Proximité de nombreux hameaux

Variante 3	
Pour	Contre
/	Trop destructrice Trop consommatrice de terres agricoles, divisions importantes des exploitations, et d'espaces naturels La bretelle de sortie passe sur la nouvelle station de surpression Impact sur les parcelles plantées de saules pour l'usine VAPRAN Condamne la ferme de Bodiffet Proximité de nombreux hameaux

5.3.1.2. Les autres sujets abordés

En dehors des avis sur les variantes elles-mêmes, d'autres thématiques particulières ont été évoquées. Ainsi près de 22 remarques concernent les impacts, mesures et les modifications de tracés liés aux différentes variantes présentées.

Les sujets qui ont été les plus abordés concernent :

- **Les impacts agricoles (4 avis)** : avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire et d'impacts sur les nappes phréatiques.
- **Les impacts sur le cadre de vie (5 avis)** : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation ; plusieurs particuliers ont évoqué l'acquisition de leur habitation par l'Etat, selon la variante retenue.
- **Les impacts économiques (2 avis)** : Un avis porte sur la crainte d'une augmentation du trafic sur la route de Laurenan, l'autre sur le coût du projet et la proximité de la ZA du Ridor.
- **Les impacts sur la faune (2 avis)** : prévoir des clôtures pour la faune et le gibier, un passage faune au droit de la vallée du Ninian pour le gibier.
- **La sécurité (2 avis)** : sécuriser le carrefour de La Fourchette et les hameaux La Cressaule et La Bréhaudière.
- **L'échangeur Est (3 avis)** : les remarques ont porté sur le déplacement de cet échangeur vers la ZA du Ridor et le restaurant l'Escale.
- **Le tracé (5 avis)** : les avis concernent la position du tracé avec quelques adaptations demandées pour limiter les emprises sur les terrains privés et les habitations, avec mention de l'acquisition de la propriété dans le cas échéant.

5.3.2. Le registre de Laurenan

L'observation recueillie concerne les impacts du projet sur les accès aux parcelles, indiquant la nécessité de prévoir un boviduc pour le franchissement de la RN164.

5.4. La teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus

Ces échanges ont donné lieu à la réception de 16 mails et 10 courriers. A noter que 4 personnes ont émis un avis via les deux moyens d'expression.

Les remarques qui ont été émises peuvent être classées en trois catégories :

- Les avis argumentés sur les trois variantes soumises à la concertation (11 avis)
- La position des échangeurs (4 avis)
- Les impacts localisés de chaque variante (12 avis).

5.4.1. Avis sur les variantes

9 personnes ont exprimées leur avis sur les variantes soumises à la concertation :

- 7 personnes sont favorables à la variante 1 « Aménagement sur place »,
- 1 personne préfère la variante 2 « proche » ou la variante 3 « éloignée »,
- 1 personne opte pour la variante 3 « éloignée ».

2 avis sont exprimés contre les variantes 2 et 3.

5.4.2. La position des échangeurs

Beaucoup des personnes optant préférentiellement pour la variante 1 ont également insisté sur le repositionnement de l'échangeur Est (3 avis) et quelques adaptations au droit de l'échangeur Ouest (1 avis).

Les avis ont été accompagnés de plans, proposant un nouvel emplacement pour l'échangeur Est, décalé vers le restaurant l'Escale et l'entreprise FIP. Les raisons motivant se repositionnement est lié à la volonté de limiter :

- les emprises sur des parcelles agricoles,
- les impacts sur quelques habitations,
- faciliter la desserte et les accès sur le secteur de la Fourchette et la ZA du Ridor.

Les adaptations demandées au droit de l'échangeur Ouest concernent le rétablissement des accès à l'ensemble des propriétés.

5.4.3. Impacts localisés des variantes

7 avis ont été émis par rapport à des préjudices subis liées à une ou plusieurs variantes :

- **Les impacts sur le cadre de vie (3 avis)** : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation (Branro, La Poterie et La Bréhaudière).
- **L'hydraulique (1 avis)** : question relative à l'emplacement de la station de surpression et des réseaux AEP.
- **Les impacts économiques (2 avis)** : les avis portent sur les devenir de deux établissements du fait des impacts des variantes : l'entreprise VAPRAN dépend du maintien de ses parcelles plantées de saules pour le respect de ses rejets dans le milieu ; le centre hospitalier du centre Bretagne craint de l'augmentation des nuisances sonores pour les patients et la survie du centre.
- **La sécurité (1 avis)** : inquiétude sur la sécurité en phase travaux,
- **Le tracé (5 avis)** : il est question de l'emplacement des PS, le maintien de la traversée de la rue des Fraîches, la position de l'aire de repos, des emprises sur une propriété privée sur Branro et l'emplacement des franchissements agricoles.

5.5. La teneur des avis institutionnels écrits

L'ensemble de ces avis sont repris en *annexe 13*.

5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales

5.5.1.1. Le Conseil Régional

Dans son avis formulé par courrier le 25 juillet 2014, la Région Bretagne présente la variante 1 « aménagement sur place » comme un bon compromis au vu de son impact sur les différents milieux tout en étant en faveur du développement économique du secteur.

Les variantes 2 et 3 présentent des impacts conséquents sur le milieu agricole, sur le paysage et sur les milieux naturels pour des coûts respectivement de 69 M€ et 63 M€.

Elle demande à poursuivre les rencontres avec les riverains et professionnels du monde agricole ou économique afin de tendre vers un projet optimisé satisfaisant le plus grand nombre.

5.5.1.2. Le Conseil Général des Côtes d'Armor

Dans son avis formulé par courrier du 22 septembre 2014, le Conseil général des Côtes d'Armor s'exprime en faveur d'une variante en aménagement sur place, intégrant un échangeur Ouest en position B, et un échangeur à l'Est tel que présenté dans le dossier de concertation.

Le souhait est justifié par les fonctionnalités, à la fois de desserte du bourg et de ses activités, et par des raccordements adaptés à la rocade de Plémet (RD792).

5.5.1.3. Les Communautés de Communes

a. CIDERAL – Communauté Intercommunale pour le Développement de la Région et des Agglomérations de Loudéac

En date du 1^{er} septembre 2014, le conseil communautaire, après avoir délibéré, à l'unanimité, « réclame à l'état un échangeur complet pour desservir le secteur Ouest de la commune de Plémet ».

b. Communauté de Communes Hardouiniais Mené - CCHM

En date du 28 juillet 2014, la communauté de communes Hardouiniais Mené fait suite au recueil d'avis sur ce projet, évoquant la RN164 comme une artère vitale pour le développement économique du territoire et sur le bien-être de ses habitants.

La CCHM rappelle son vif intérêt du projet de création d'une aire de repos sur le territoire. Ce projet constituerait un lieu de promotion touristique du Centre Bretagne.

Deux terrains sont proposés pour son implantation sur la commune de Trémoré, situés en dehors de la zone d'étude de Plémet.

Aucun avis n'est formulé sur le choix de la variante.

5.5.1.4. Les communes

a. La commune de Plémet

En date du 11 septembre 2014, après avoir délibéré, le conseil municipal à 22 voix pour et 1 abstention, « émet un avis favorable au tracé de la future 2x2 voies dénommé variante n°1 qui est la solution de doublement sur le tracé actuel de la RN164, considérant que c'est le meilleur choix pour le développement de la commune et des communes environnantes et plus particulièrement ses activités économiques, une consommation minimisée de l'espace agricole et son moindre coût en comparaison des autres variantes proposées.

La commune demande que la variante 1 prévoit 2 échangeurs complets à l'est et à l'ouest de la commune ainsi qu'une aire de repos, afin de faciliter pour Plémet et son bassin de vie, les flux entrants notamment pour les commerces et les flux sortants, notamment pour l'attractivité du secteur en tant que lieu de résidence.

Elle souhaite également que soit engagée rapidement la discussion sur le positionnement de ces échangeurs et sur la nécessité de prévoir une ou plusieurs liaisons agricoles supplémentaires, en fonction de la position des échangeurs avec la DREAL et les partenaires associés. »

b. La commune de Laurenan

La commune de Laurenan a délibéré en date du 19 septembre 2014. À l'unanimité, le Conseil Municipal :

- valide le scénario qui privilégie la mise en 2x2 voies de la RN164 sur l'axe existant ;
- demande la création d'un pont aérien et d'un boviduc pour faciliter le passage du matériel agricole et des bovins des exploitations riveraines ;
- souhaite un aménagement paysager qui intègre les nouveaux ouvrages ;
- sollicite une réduction des impacts sonores par rapport aux habitations proches.

c. La commune de Plumieux

En date du 24 septembre 2014, le conseil municipal a adopté une motion de soutien au Conseil Municipal de Plémet, considérant que la commune de Plumieux ne pourra que bénéficier de la mise en place de deux échangeurs au niveau de Plémet, lors de la mise à 2x2 voies de la RN164.

d. La commune Le Cambout

En date du 11 septembre 2014, le conseil municipal a adopté une motion de soutien à l'unanimité au Conseil Municipal de Plémet dans ses demandes.

5.5.2. Avis des administrations

La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), précise qu'en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement, le projet fera l'objet d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés.

Les sites archéologiques recensés sur les projets d'emprise ou à proximité sont un fossé et deux systèmes d'enclos.

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (service eau, environnement, forêt) a émis des remarques :

- *Sur le volet nature :*

- ↪ Elle s'exprime sur le choix des tracés, la variante 1 « aménagement sur place » leur paraît la moins impactante pour les espaces forestiers et sur les espèces.
- ↪ Elle précise que 2 types de bois sont impactés, les principaux espaces boisés sont classés à conserver dans le PLU. Il n'y a pas de zone Natura 2000 ni de ZNIEFF à proximité, mais si des espèces protégées sont détruites, une demande de dérogation devra être faite.
- ↪ Elle demande à limiter la fragmentation des milieux avec la nouvelle 2x2 voies.

- *Sur le volet eau :*

- ↪ Elle demande de vérifier que la réalisation de la mise à 2x2 voies ne sera pas une contrainte pour la collectivité à moyen et long terme lors d'une extension future de la station d'épuration de Plémet.
- ↪ Elle demande de réaliser une étude précise sur les zones humides.

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (mission observation des territoires, développement durable et paysage) précise que la portion de la RN164 sur Plémet a été une zone fortement accidentogène. La création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon.

Elle précise en outre que la variante « aménagement sur place » présente de forts avantages concernant les impacts environnementaux (réduction du nombre de franchissement de cours d'eau, gestion des continuités écologiques et la protection d'espèces).

La Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor et la Direction Départementale de Protection des Populations des Côtes d'Armor, après avoir pris connaissance du dossier, précisent que ce dernier n'appelle pas de remarques particulières.

La DREAL Service Patrimoine Naturel s'est positionnée par courrier interne du 24 septembre 2014 sur la variante 1 « aménagement sur place » qui semble la moins impactante pour le paysage :

- *Sur le contenu du dossier :*

- ↪ Elle évoque une présentation pas suffisamment exposée du diagnostic écologique et de l'étude paysagère dans le dossier de concertation, ce qui ne facilite pas la compréhension des enjeux ;
- ↪ L'absence de la variante « 0 » dans l'analyse comparative.

- *Sur la biodiversité :*

- ↪ La variante 1 limite les impacts sur les milieux naturels, la faune ou la flore ; elle impacte cependant des zones humides ;
- ↪ La variante 2 entraîne 5 franchissements de cours d'eau ;
- ↪ La variante 3 entraîne 8 franchissements de cours d'eau. Dans les variantes 2 et 3, le franchissement du ruisseau de Plémet peut générer des impacts non négligeables sur la loutre et le campagnol amphibie. Elles entraînent une fragmentation importante des milieux.
- ↪ La surface de zones humides impactées par les 3 tracés n'est toutefois pas un facteur discriminant dans l'évaluation des variantes sur le plan des milieux naturels.

- *Sur les sites et paysages :*

- ↪ La variante 1 semble la moins impactante.

5.5.3. Avis des organismes consulaires

La Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor (service territoire, économie et environnement), se prononce en faveur de la variante dite de l'aménagement sur place considérant qu'elle présente le moins d'impacts sur le foncier agricole. Elle émet en outre les observations et réserves suivantes :

- Préférence pour des échangeurs complets qui permettent de résoudre les problèmes de desserte agricole, s'il s'avère que l'option demi-échangeur était retenue, le maintien d'un pont sera indispensable pour les exploitants afin d'accéder aux parcelles au nord de la RN164.
- Favorable à l'échangeur Ouest – variante A, avec l'étude d'une solution visant à implanter le raccordement RD1 en longeant la RN164 côté Nord, sans délaissé.
- Souhaite le déplacement de l'échangeur Est en limite de la zone du Ridor, permettant d'utiliser des secteurs hors parcellaire agricole et réduisant l'impact créé à l'exploitation de la ville Goudouin,
- L'intervention de la SAFER est nécessaire dès à présent pour saisir toutes les opportunités foncières,
- Demande l'examen des rétablissements/accès aux parcelles.

La Fédération des Côtes d'Armor pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique (FPPMA) ne porte pas de choix sur les variantes proposées mais privilégie les variantes qui minimisent les impacts sur la continuité écologique et le comportement hydraulique des cours d'eau.

5.5.4. Avis des associations

On peut noter qu'aucune association environnementale consultée (Association de mise en valeur de Lan Bern et Magoar, Groupe Mammologique Breton, Association Bretagne Vivante et Vivarmor) n'a émis d'avis formel sur ce dossier.

L'association "alternative raisonnée de la variante n°1 de la RN164 pour l'aménagement du secteur de Plémet" s'est créée en juin 2014 autour du projet. Par courrier du 5 septembre 2014, elle souhaite apporter des solutions alternatives aux projets proposés :

- prévoir un pont agricole CR231 vers CR234,
- décaler l'échangeur ouest-B vers l'est,
- repositionner l'échangeur Est,
- prévoir un pont agricole sur Branro.

L'Automobile Club de l'Ouest s'est prononcée par courrier du 5 septembre 2014 pour le soutien à la variante 1, qui au vue de l'analyse comparative, apparaît comme étant la solution présentant le plus d'arguments favorables, y compris en termes budgétaires. L'association mentionne l'inconvénient lié à la perturbation de la circulation en phase travaux et demande le maximum de précaution pour préserver la sécurité des usagers et des riverains, notamment en limitant la durée des travaux.

5.5.5. Avis de la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIRO)

Dans son avis formulé par courrier du 12 septembre 2014, la **Direction Interdépartementale de routes de l'Ouest** se prononce préférentiellement sur la variante 3 parmi les variantes proposées en concertation.

Les raisons motivant ce choix sont :

- la sécurité des usagers et des exploitants en phase travaux : la solution 1 « aménagement sur place » a l'inconvénient de réaliser tous les travaux sous circulation (gêne à l'utilisateur, ralentissement de la réalisation des travaux par la multiplication des phases, phasage conséquent, surveillance et intervention nécessitant une présence d'agents accrue...);
- le maintien d'une voie de substitution correcte permettant de faciliter l'exploitation du réseau en cas de déviation nécessaire de la section courante et de permettre la circulation des véhicules lents hors RN nécessaire au statut de route express proposé ;
- la sécurité et l'entretien du fait de ses hauteurs de déblai et remblai.

La DIRO valide les projets d'échangeurs à lunettes pour la lisibilité des points d'échange et de lutte contre les prises à contre-sens. Les raccordements directs des échangeurs sur les deux extrémités de la rocade de Plémet favorisent la résolution de l'aménagement des carrefours à problème (La Fourchette avec la RD1 notamment). Le respect de la visibilité et des zones de manœuvre sont à bien prendre en compte pour les bretelles.

La DIRO insiste sur le transfert de la domanialité qui devra être réalisé à la mise en service de la nouvelle RN, celle des ouvrages d'art est à déterminer en amont des travaux.

Elle donne également quelques conseils sur des points spécifiques :

- réduire les emprises du domaine public après rétrocessions pour limiter l'entretien des dépendances ;
- privilégier des aménagements paysagers sobres en entretien ;
- prévoir une largeur de couche de roulement de 6m minimum pour la voie de substitution ;
- préfère une aire de repos unique pour les deux sens de circulation (gestion de l'espace et de l'exploitation), un schéma directeur local de signalisation directionnelle est à établir ;
- prévoir les accès pour l'entretien des murs anti-bruit.

Concernant la variante 1 « aménagement sur place », la DIRO mentionne plusieurs courbes et contre-courbes dans une zone de remblai au niveau de La Poterie, non conseillées à 110km/h sur de grands rayons courts.

6. SYNTHÈSE DES AVIS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE – LE BILAN DE LA CONCERTATION

6.1. Bilan quantitatif

6.1.1. Une concertation mobilisatrice

La concertation menée sur le projet a favorisée de nombreux échanges ainsi qu'un accès à l'information d'un grand nombre de citoyens.

Le maître d'ouvrage a varié les modes et les temps de concertation ce qui a permis de toucher un public assez large.

Ainsi, la phase de concertation a permis de :

- Recueillir 140 observations (registres, mails, courriers ...),
- Réunir plus 200 personnes lors de la réunion publique qui s'est déroulée en soirée,
- D'accueillir 38 personnes lors de la permanence organisée sur une journée.

6.1.2. Intérêt suscité par le projet

Sur les 140 observations émises lors de la concertation, une personne est convaincue que les variantes proposées ne répondent pas aux enjeux économiques et de qualité de vie attendue d'un tel projet.

Globalement, le projet d'aménagement dans le secteur de Plémet a été bien accueilli dans la mesure où ce dernier est évoqué depuis de longue date.

Toutefois, au-delà de l'opportunité même du projet, la majorité des observations ont été faites sur le choix des variantes et l'emplacement des échangeurs.

6.1.3. Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Toutefois, après analyse individuelle de ces derniers, les observations peuvent être regroupées en 6 thèmes principaux listés ci-après. Les autres constituants les avis secondaires.

La répartition par thèmes des avis est la suivante :

Thèmes	Nombre d'avis
Thèmes récurrents	84
Le cadre de vie – le bruit	22
Le tracé	22
L'agriculture	14
L'économie	10
L'échangeur Est	9
L'échangeur ouest	7
Les thèmes secondaires	18
La sécurité	5
Les accès	3
L'eau	4
La faune et la flore	4
Divers	2
TOTAL	102

Ps : Pour ce tableau de répartition, l'ensemble des avis a été pris en compte (registres, courriers, mail, publics et institutionnels) ainsi que ceux issus de la réunion publique.

6.1.4. Les avis sur les variantes

Sur les 140 observations, 73 ont exprimé leur avis sur les variantes :

- 59 personnes sont favorables à la variante 1 « Aménagement sur place », dont 4 opposées aux variantes 2 et 3 ;
- 3 personnes sont pour la variante 2 « proche » ou la variante 3 « éloignée », dont 2 opposées à la variante 1 ;
- 4 personnes ont une préférence pour la variante 3 « éloignée » ;
- 7 personnes sont contre les variantes 2 et 3.

Parmi les 73 avis exprimés sur les tracés de la section courante, huit personnes ont exprimé leur avis sur les variantes de l'échangeur Ouest :

- 4 personnes sont favorables à la variante A
- 4 personnes sont favorables à la variante B.

Les arguments mis en avant pour ou contre chacune des variantes sont présentés dans les tableaux suivants :

Variante 1 dite « ASP »	
Pour	Contre
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Moins coûteuse, ▪ Utilisation de la RN existante, ▪ Moins consommatrice de terre agricole, ▪ Préserve la faune et la flore, les zones humides, ▪ Moins nocive pour le paysage, ▪ Meilleures retombées économiques, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manque des franchissements (PI ou PS) ▪ Nuisances sonores ▪ Phase travaux ▪ Emplacement de l'échangeur Est

Variante 2	
Pour	Contre
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phase travaux ▪ Voie de substitution ▪ Entretien 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trop destructrice ▪ Condamne la ferme de Bodiffet ▪ Consommatrice de terres agricoles et d'espaces naturels ▪ Impact sur les parcelles plantées de saules pour l'usine VAPRAN ▪ Proximité de nombreux hameaux

Variante 3	
Pour	Contre
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phase travaux ▪ Voie de substitution ▪ Entretien 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trop destructrice ▪ Trop consommatrice de terres agricoles, divisions importantes des exploitations, et d'espaces naturels ▪ La bretelle de sortie passe sur la nouvelle station de surpression ▪ Impact sur les parcelles plantées de saules pour l'usine VAPRAN ▪ Condamne la ferme de Bodiffet ▪ Proximité de nombreux hameaux

6.2. Bilan qualitatif

La synthèse des points abordés sur le projet est la suivante.

6.2.1. Le cadre de vie – le bruit

Il s'agit essentiellement d'inquiétudes de la part des riverains selon le projet qui sera retenu :

- distance de leur habitation par rapport à la route,
- emprises du projet sur leur propriété,
- faisabilité sur la mise en place de protections phoniques et d'enrobés phoniques ainsi que leur entretien,
- augmentation du trafic et donc des nuisances acoustiques.

Plusieurs riverains ont évoqué l'éventualité d'une acquisition de leur habitation selon le projet retenu.

L'IME et le CHCB de Plémet ont évoqué les nuisances sonores que subissent actuellement les résidents et s'inquiètent des nuisances futures.

Commentaire du maître d'ouvrage :

L'augmentation du trafic qui accompagnera la mise à 2x2 voies de la RN164 ainsi que l'augmentation de la vitesse à 110km/h engendreront des nuisances sonores pour les riverains de la RN164 qui devront être bien appréhendées par le Maître d'Ouvrage, qui est tenu de respecter une réglementation et des méthodologies qui sont très claires sur les objectifs de résultats.

La phase suivante des études permettra de proposer les mesures de réduction du bruit (isolation de façades pour les habitations isolées, écrans minces ou merlons pour les habitations groupées en fonction des emprises disponibles) à réaliser en application des réglementations.

Une fois ces protections phoniques réalisées et la RN164 2x2 voies mise en service, le Maître d'Ouvrage s'engage à venir faire des mesures phoniques et à compléter les protections phoniques réalisées si elles s'avéraient insuffisantes.

En cas d'emprise sur les propriétés, en sus des protections phoniques, le rétablissement des clôtures sera réalisé.

La situation des habitations qui se retrouveraient éventuellement très proches du tracé retenu fera l'objet d'un examen attentif, tenant compte de la capacité à protéger efficacement du bruit et à insérer la route.

6.2.2. L'agriculture

Ce thème est largement évoqué dans la description des impacts des variantes 2 et 3, engendrant des coupures parcellaires importantes (Bodiffet notamment) et des impacts sur les zones d'épandage pouvant remettre en question la pérennité de certaines exploitations.

L'inquiétude porte également sur les rétablissements des accès agricoles pour les engins mais aussi pour le bétail. Il est demandé à plusieurs reprises la création de boviducs ou franchissements de la RN164.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Le projet en élargissement sur place n'est pas un très gros consommateur de terres agricoles. Cependant, il impactera le milieu agricole par la fragmentation de parcelles au niveau des échangeurs et par la suppression de l'ensemble des accès directs aux parcelles depuis la route nationale, ce qui est susceptible de perturber le fonctionnement d'exploitations parfois situées de part et d'autre de la RN164. Il conviendra donc d'abord, dans la poursuite des études, de chercher à limiter les impacts du projet.

La phase suivante des études permettra notamment de mener une étude d'impact agricole affinée avec une rencontre individuelle des exploitants concernés. Cette étude d'impact agricole permettra de mettre en lumière le besoin ou non d'ajouter au projet des franchissements agricoles ou boviduc et d'optimiser leur positionnement, ou des voies de désenclavement de certaines parcelles.

L'optimisation du projet sur le volet agricole se fera en collaboration avec le monde agricole. Toutefois, le Maître d'Ouvrage doit aussi prendre en compte les impacts sur les habitations et les zones humides (dont la compensation demande d'ailleurs une compensation pouvant impacter les terres agricoles), et un compromis doit être recherché sur ces points sensibles.

Pour pouvoir résoudre les désagréments résiduels du projet sur le monde agricole, il semble ici peu vraisemblable d'avoir besoin de recourir à un Aménagement Foncier.

6.2.3. L'économie

En liaison avec cette thématique, sont évoquées les retombées économiques que pourraient avoir le projet sur Plémet et le centre-Bretagne.

L'importance pour plusieurs riverains est la pérennité des entreprises déjà installée sur Plémet, en particulier via la facilité de leur accès routier mais aussi piéton :

- la desserte du restaurant l'Escale ;
- la desserte de l'entreprise FIP ;
- la desserte de la ZA du Ridor ;
- l'entreprise Vapran (maintien des parcelles plantées de saules) ;
- l'accessibilité au CHCB et à l'IME.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Les différentes variantes proposées à la concertation permettent de desservir les différentes zones d'activités et entreprises de la commune de Plémet. Néanmoins, les nombreuses remarques émises mettent en lumière des enjeux à examiner par le Maître d'Ouvrage notamment aux niveaux des échangeurs (voir commentaires 6.2.5. et 6.2.6.).

Il faudra notamment veiller à ce que les axes structurants de la commune que sont sa rocade (RD16) et son entrée principale actuellement (la RD1 au niveau du giratoire de la Poterie) conservent un rôle cohérent une fois le projet routier mis en service.

La desserte de l'IME par des cheminements doux sera traitée au niveau du franchissement de la Poterie qui assure la continuité de la RD1 vers le centre de Plémet. L'accessibilité au CHCB est prévue depuis l'échangeur ouest, et un acheminement plus direct sera étudié dans le cadre de l'optimisation de l'échangeur.

6.2.4. Le tracé

Cette thématique regroupe un certain nombre de remarques :

- des remarques d'ordre général sur le tracé, avec l'interrogation sur un tracé utilisant la rocade Nord de Plémet ou un tracé plus éloigné des habitations et hameaux ;
- des observations particulières pour décaler le tracé afin de limiter des emprises sur des propriétés privées (La Bréhaudière et Branro) ;
- des demandes pour les rétablissements des cheminements piétons pour l'accès à l'IME et la rue de La Fraîche ;
- un intérêt pour l'aire de repos sur le secteur ;
- une interrogation sur la destruction des carrefours giratoires existants ;
- la nécessité de prendre en compte la station de suppression du syndicat mixte des eaux (variante 3) ;
- l'intérêt des deux échangeurs complets (Est et Ouest) avec quelques modifications.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Les nombreuses remarques émises lors de la concertation plébiscitent le choix de la variante 1 "Aménagement sur Place" qui est donc la solution retenue par le Maître d'Ouvrage.

Les études plus détaillées de cette solution retenue permettront d'optimiser son tracé au droit de la zone d'activité ou des différents hameaux concernés, de maintenir le fonctionnement des cheminements piétons notamment depuis l'IME et de soigner les rétablissements des riverains ne bénéficiant plus d'accès directs à la RN164.

Concernant l'aire de repos, son positionnement se fera soit sur le secteur de Plémet soit sur le secteur de Merdrignac dont les études préalables à la DUP sont actuellement en cours. Une analyse comparative sur ces 2 secteurs une fois les solutions retenues respectives approfondies permettra de choisir le positionnement optimal de cette aire.

6.2.5. L'échangeur Est

L'échangeur Est a suscité de vives réactions de la part des locaux concernés par la proximité de celui-ci et dans l'intérêt du maintien des activités présentes sur ce secteur.

Les avis ont fait remonter une demande de repositionnement de cet échangeur, motivés par :

- l'importance de maintenir une bonne desserte du restaurant l'Escale et l'entreprise FIP,
- limiter les impacts sur le parcellaire agricole,
- distancer les bretelles des habitations.

Associés aux avis, des plans de proposition de positionnement ont été transmis. Les demandes portent sur un décalage de l'échangeur vers la ZA du Ridor.

À noter que les retours des institutions sur cet échangeur mettent en avant l'importance de la liaison avec la rocade Nord de Plémet.

On notera néanmoins que le Conseil Général s'est prononcé pour l'aménagement proposé dans le dossier de concertation qui prévoit un raccordement adapté à la rocade Est de Plémet.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage propose d'approfondir l'étude de localisation de l'échangeur Est en examinant la faisabilité d'un emplacement plus proche de la zone du Ridor. Cet échangeur devra néanmoins rechercher à assurer les fonctionnalités initiales de desserte de la ZA, d'accès au centre de Plémet et de raccordement à la rocade Est de Plémet en minimisant les contraintes eu égard à l'environnement du secteur (urbanisation assez dense, présence d'un thalweg).

Une analyse comparative de configurations alternatives sera effectuée et présentée aux membres du comité de suivi à fin de statuer sur la localisation qui sera retenue pour la suite.

6.2.6. L'échangeur Ouest

Les remarques portant sur l'échangeur Ouest concernent des demandes d'adaptation du barreau qui relie l'échangeur à la RD1, avec l'étude d'un barreau au nord de la RN164. Les raisons qui motivent cette demande sont :

- les accès agricoles et aux propriétés privées ;
- l'extension éventuelle de la STEP à terme.

La question de l'extension de la STEP à terme est posée, afin de ne pas la mettre en péril avec l'échangeur qui sera retenu.

En outre, les collectivités concernées demandent à ce que cet échangeur soit bien un échangeur complet.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Tenant compte des avis en particuliers par la commune de Plémet et le Conseil Général, le maître d'ouvrage retient la position B soumise à concertation.

Le maître d'ouvrage prend par ailleurs bonne note des arguments avancés sur la conception de cette solution et va examiner la faisabilité d'un raccordement à la RD1 coté nord (barreau et carrefour avec la RD1).

Une recherche d'optimisation de la géométrie de cet échangeur sera étudiée pour permettre notamment de minimiser les impacts sur les enjeux environnementaux de ce secteur (zones humides principalement) et sur les enjeux agricoles en essayant de minimiser les délaissés et fractionnement de parcelles.

Par ailleurs, en ce qui concerne les fonctions de l'échangeur, le maître d'ouvrage avait effectivement soulevé la question de ne réaliser qu'un demi-échangeur orienté vers Loudéac, le trafic attendu vers Rennes étant a priori très faible suivant les études de trafic. Néanmoins, le maître d'ouvrage prend note du fait que l'aménagement en cours de la RN164 peut renforcer à l'avenir les besoins d'échange vers Rennes, que le regroupement proposé des deux points d'échange existants à l'Ouest de Plémet va renforcer le rôle de porte d'entrée de cet échangeur pour Plémet, et que les éventuelles modifications de l'échangeur Est pourraient reporter des trafics vers l'Ouest. Pour toutes ces raisons, les études seront poursuivies sur la base d'un échangeur complet, dont les fonctions et l'opportunité devront néanmoins être précisées dans la suite des études avant mise à enquête publique.

6.2.7. La sécurité

Les observations faites sur ce thème mettent en avant la dangerosité du carrefour actuel au lieu-dit La Fourchette et l'inquiétude sur la gestion de la sécurité en phase travaux si la variante 1 « aménagement sur place » était retenue.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Les études d'avant-projet, mais plus encore les études de détail qui seront menées après la déclaration d'utilité publique, permettront de préciser les conditions d'exploitation de la route en phase chantier, enjeu important lorsque le choix d'un aménagement sur place est fait.

7. CONCLUSION DU MAITRE D'OUVRAGE ET CONCERTATION COMPLEMENTAIRE SUR LES ECHANGEURS OUEST ET EST

La concertation a permis de mettre en exergue les principaux sujets de préoccupation du public :

- la consommation de terres agricoles
- la bonne desserte des établissements et commerces de la commune
- le coût de chacune des variantes
- le cadre de vie des riverains.

Ils se traduisent par une très nette préférence pour la variante « aménagement sur place » sous réserve du traitement des nuisances sonores.

Les arguments avancés pour la préservation des activités économiques mettent en avant le besoin d'une réflexion complémentaire à apporter sur le positionnement de l'échangeur Est et d'une analyse approfondie de son rôle sur la desserte de la ZA du Ridor, son impact sur les habitations proches et sur sa connexion avec la rocade de Plémet.

Les administrations et les institutionnels ont quasi-unanimement pris position pour la variante 1 « Aménagement sur place » (à l'exception de la DIR Ouest qui la considère plus pénalisante pendant la phase chantier uniquement), et ils ont appuyé leurs avis sur :

- l'amélioration de la sécurité routière
- la prise en compte de l'environnement (urbanisation, paysages, zones humides)
- la préservation de l'espace agricole et des activités économiques
- le coût de chaque variante.

Aussi, sur la base de l'analyse multi-critères soumise à la concertation et de l'ensemble des avis recueillis au cours de la concertation, tout en considérant que la durée de la concertation aura permis au public d'émettre un avis, le maître d'ouvrage choisit de retenir :

- pour le tracé, la variante 1 « aménagement du place »
- pour l'échangeur ouest, la position B est retenue avec une optimisation recherchée concernant ses raccordements avec la RD1 et la Rocade Ouest de Plémet. Les études seront par ailleurs poursuivies sur la base d'un échangeur complet, dont les fonctions et l'opportunité des bretelles vers Rennes seront néanmoins approfondies.
- et pour l'échangeur est, il propose d'étudier l'opportunité d'autres configurations plus proches de la ZA du Ridor.

La concertation publique a mis en évidence le besoin d'optimiser chacun des 2 échangeurs proposés :

Concernant l'échangeur ouest, le travail d'optimisation a été réalisé et répond aux principales demandes.

Concernant l'échangeur est, les suggestions exprimées lors de la concertation publique ont bien été étudiées. Après avoir mené deux réunions de concertations complémentaires avec la mairie de Plémet, la CIDERAL, les riverains et les commerçants, de nombreuses variantes complémentaires (une dizaine) ont été étudiées et une position de principe plus proche du Ridor a été validé par le comité de suivi.

Suite à un travail de comparaison complémentaire, le Maître d'Ouvrage a retenu une nouvelle variante pour l'échangeur Est qui présente le meilleur rapport avantages/inconvénients et des fonctionnalités améliorées par rapport à la configuration initiale notamment pour la desserte du territoire."

8. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES

La mise en œuvre du chantier de la RN164 à Plémet interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique bien précis qui demandera plusieurs années.

Les prochaines étapes sont :

- **Les études techniques d'avant-projet** : 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, ect...
- **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 ¹ 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.

¹ 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.

9. LES ANNEXES

- **Dossier d'incidence loi sur l'eau**
- **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.



- **Annexe 1** : Modalités de concertation
- **Annexe 2** : Proposition de modalités de concertation transmises aux communes concernées
- **Annexe 3** : Délibération des communes sur les modalités de concertations
- **Annexe 4** : Dossier de concertation
- **Annexe 5** : Diffusion du dossier de concertation : liste des destinataires
- **Annexe 6** : Plaquette de concertation
- **Annexe 7** : Plaquette et support de la réunion publique
- **Annexe 8** : Compte rendu de la réunion publique
- **Annexe 9** : CR permanence
- **Annexe 10** : Observations portées sur les registres en mairie
- **Annexe 11** : Communiqué de presse
- **Annexe 12** : Principales coupures de presse
- **Annexe 13** : Avis institutionnels reçus

Annexe 1 : Modalités de la concertation

RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE PLÉMET

OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet.

Le maître d'ouvrage est l'État, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le projet s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995. Les études de cette opération sont financées au titre du PDMI 2009-2014. L'aménagement de la RN164 est aujourd'hui financé à 50 % par l'État et 50 % par la Région Bretagne.

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Laurenan,
- Plémet.

La commune de Laurenan se situe dans la Communauté de Communes Hardouiniais Méné et la commune de Plémet dans la CIDERAL.

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place le 3 février 2014 par Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor.

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Plémet répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

La concertation portera sur les différentes variantes d'aménagement (aménagement sur place et variantes de tracé neuf).

Elle s'appuiera notamment sur un dossier de concertation, où figureront, de manière prévisionnelle :

- un rappel des études et décisions antérieures,
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation,
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé,
- la présentation des différents aménagements envisagés,
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés.

La concertation vise à recueillir les avis :

- **sur les enjeux du projet,**
- **sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits,**
- **sur les variantes étudiées,**
- **sur l'analyse comparative des aménagements étudiés.**

À l'issue de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un avis formel, sur la base du dossier de concertation, sera notamment recueilli auprès des membres du comité de suivi :

- communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude,
- Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil Général des Côtes d'Armor,
- services déconcentrés de l'État,
- chambres consulaires,
- associations.

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après, sur lesquelles il est recueilli, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, l'avis des communes concernées. Les communes de Plémet et de Laurenan ont délibéré favorablement respectivement les 24 avril et 16 mai 2014.

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera du lundi 16 juin 2014 au vendredi 11 juillet 2014.

La concertation fera l'objet de la diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

Dès le démarrage de la concertation, le dossier de concertation sera adressé aux organismes dont l'avis sera formellement sollicité.

Le dossier de concertation sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL Bretagne.

Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question : RN164-Plemet@developpement-durable.gouv.fr.

Des pages spécifiques dédiées au projet seront ouvertes sur le site internet de la DREAL Bretagne.

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Plémet, à laquelle sera conviée l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée en début de soirée et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

La commune de Plémet est sollicitée pour mettre à disposition une salle adaptée et fournir un appui à la préparation de celle-ci le jour de la réunion publique.

Cette réunion qui aura lieu le vendredi 20 juin 2014 à 18h30 sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage,
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage pour affichage dans des lieux publics,
- par un document d'information inséré dans les bulletins municipaux,
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

Cette réunion publique vise à accueillir le public intéressé des communes voisines.

Durant toute la durée de la concertation, il sera mis à disposition dans les deux mairies concernées, à leurs heures d'ouverture :

- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation,
- un registre permettant le recueil de l'expression des habitants.

Les services de la DREAL Bretagne assureront également une journée de permanence dans des locaux mis à disposition par la commune de Plémet, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public. Cette permanence aura lieu le mercredi 25 juin 2014 de 9h30 à 16h30.

Une plaquette de synthèse de quelques pages permettant de présenter les principaux enjeux du projet et des variantes sera élaborée et distribuée (a priori lors de la réunion publique).

Le site internet de la DREAL Bretagne pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation. En particulier, pendant la durée de celle-ci, il accueillera un module de foire aux questions qui permettra à chacun de déposer ses questions et d'obtenir des réponses, ainsi qu'un espace pour y déposer un avis.

III. BILAN DE LA CONCERTATION

Les avis des différents acteurs sollicités seront à adresser de manière prévisionnelle pour le 19 septembre 2014.

L'État dressera un bilan de la concertation et l'adressera pour avis aux communes concernées à l'automne 2014.

À l'issue de cette consultation, l'État arrêtera par arrêté préfectoral un bilan définitif de la concertation qui sera adressé à l'ensemble des acteurs de la concertation et mis à disposition du public sur internet, dans les locaux de la DREAL Bretagne ainsi que dans les mairies concernées (pour une durée de deux mois). Cette mise à disposition sera annoncée par insertion dans la presse.

Annexe 2 : Proposition de modalités de concertation transmises aux communes concernées



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne**

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D048

Rennes, le

19 FEV. 2014

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MADAME LE MAIRE DE PLEMET
3 rue des étangs
22220 PLEMET
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

Objet : Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet

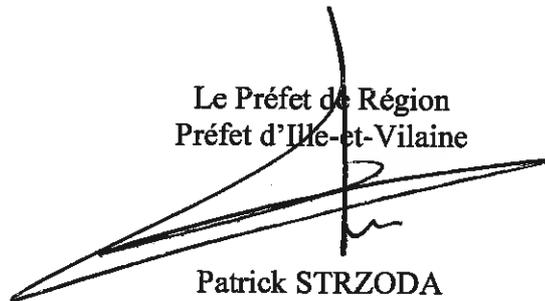
P.J. : 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Plémet qui s'est tenu le 3 février 2014 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui prévoit que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », je vous remercie de m'adresser **avant le 16 mai 2014** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région
Préfet d'Ille-et-Vilaine



Patrick STRZODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D 051

Rennes, le 19 FEV. 2014

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MADAME LE MAIRE DE LAURENAN
Le Bourg
22210 LAURENAN
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

Objet : Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet

P.J. : 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Plémet qui s'est tenu le 3 février 2014 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui prévoit que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », je vous remercie de m'adresser **avant le 16 mai 2014** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région
Préfet d'Ille-et-Vilaine



Patrick STRZODA

Annexe 3 : Délibération des communes sur
les modalités de concertation

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de délégués :
en exercice : 15
présents : 15
votants : 15

L'an deux mille quatorze
le : seize mai
le Conseil Municipal de la Commune de LAURENAN
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie, sous la présidence de Madame Valérie POILÂNE-TABART,
Maire.

Date de convocation : 05/05/2014

OBJET :
APPROBATION DES
MODALITES DE
CONCERTATION SUR
LE PROJET D'
AMENAGEMENT DE LA
RN 164

PRESENTS : POILÂNE-TABART Valérie, Maire, ROUILLE Bernard,
GODIN Eric, POILVERT Jean-Jacques, Adjoints, LELIEVRE Eric,
POISSON Karine, OLLIVIER Jacqueline, CAILLIBOTTE Rémy,
GREGOIRE Emmanuelle, PINARD Yvon, MILLOT Gérard, STIGNANI
Isabelle, BOULHO Antony (20h20), DE CELLES Christophe, MALARD
Isabelle.

N° 2014-16/05-n° 01

ABSENTS :

SECRETAIRE DE SEANCE :

EXPOSE

L'Etat porte le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de PLEMET, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN 164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI), approuvé le 21 mars 1995.

Lors du Comité de suivi du 3 février 2014, sous présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

L'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme demandant à ce que la concertation publique soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », Monsieur le Préfet de Région a, par courrier du 19 février 2014, adressé aux deux communes concernées (LAURENAN et PLEMET) ainsi qu'aux deux communautés de communes (CIDERAL et CCHM) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les aménagements étudiés
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via une messagerie électronique spécifique.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour réunion publique ou les permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'Etat, il est proposé au Conseil Municipal :

- d'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

VU le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L.300-2,

Sur le rapport présenté par Madame le Maire,

- APPROUVE les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN 164 au droit de PLEMET.

La présente délibération sera transmise au représentant de l'Etat dans le département.

Certifié exécutoire
Reçu en Sous-Préfecture
le :
Publié ou Notifié

le :

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Pour copie conforme,

Le Maire,

Valérie POILANE-TABART



RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE PLÉMET

OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet.

Le maître d'ouvrage est l'État, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le projet s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995. L'aménagement de la RN164 est aujourd'hui financé à 50 % par l'État et 50 % par la Région Bretagne.

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Laurenan
- Plémet

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place le 3 février 2014 par Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor.

Il est nécessaire d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Plémet répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

La concertation portera sur les différentes variantes d'aménagement (aménagement sur place et variantes de tracé neuf)

Elle s'appuiera notamment sur un dossier de concertation, où figureront, de manière prévisionnelle :

- un rappel des études et décisions antérieures
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé
- la présentation des différents aménagements envisagés
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés

La concertation vise à recueillir les avis :

- **sur les enjeux du projet**
- **sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits**
- **sur les variantes étudiées**
- **sur l'analyse comparative des aménagements étudiés**

À l'issue de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un avis formel, sur la base du dossier de concertation, sera notamment recueilli auprès des membres du comité de suivi :

- communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude,
- Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil Général des Côtes d'Armor,
- services déconcentrés de l'État,
- chambres consulaires,
- associations.

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après, sur lesquelles il est recueilli, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, l'avis des communes concernées.

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera sur une période de 4 semaines qui exclura les périodes de vacances estivales (12 juillet 2014 – 29 août 2014).

La concertation fera l'objet de la diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

Dès le démarrage de la concertation, le dossier de concertation sera adressé aux organismes dont l'avis sera formellement sollicité.

Le dossier de concertation sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question.

Des pages spécifiques dédiées au projet seront ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Plémet, à laquelle sera conviée l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée en début de soirée et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

La commune de Plémet est sollicitée pour mettre à disposition une salle adaptée et fournir un appui à la préparation de celle-ci le jour de la réunion publique.

Cette réunion sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage pour affichage dans des lieux publics
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne
- par une diffusion large d'informations dans les boîtes aux lettres des riverains concernés par le projet

Cette réunion publique vise à accueillir le public intéressé des communes voisines.

Durant toute la durée de la concertation, il sera mis à disposition dans les deux mairies concernées, à leurs heures d'ouverture :

- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation
- un registre permettant le recueil de l'expression des habitants

Les services de la DREAL Bretagne assureront également une demi-journée de permanence dans des locaux mis à disposition par la commune de Plémet, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public.

Une plaquette de synthèse de quelques pages permettant de présenter les principaux enjeux du projet et des variantes sera élaborée et distribuée (a priori lors de la réunion publique).

Le site Internet de la DREAL Bretagne pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation.

III. BILAN DE LA CONCERTATION

Une date limite de recueil des avis des différents acteurs sollicités sera fixée au moment du démarrage de la période de concertation publique.

L'État dressera un bilan de la concertation et l'adressera pour avis aux communes concernées.

À l'issue de cette consultation, l'État arrêtera par arrêté préfectoral un bilan définitif de la concertation qui sera adressé à l'ensemble des acteurs de la concertation et mis à disposition du public sur Internet, dans les locaux de la DREAL Bretagne ainsi que dans les mairies concernées (pour une durée de deux mois). Cette mise à disposition sera annoncée par insertion dans la presse.

COMMUNE DE PLÉMET
Délibérations du Conseil Municipal

Séance du Jeudi 17 AVRIL 2014

L'an deux mille quatorze, le dix-sept Avril ; à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de PLEMET, dûment convoqué, s'est réuni en séance publique à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Romain BOUTRON, Maire.

Présents : M. BOUTRON Romain, Mme POINEUF Elisabeth, M. RAULT Patrick, Mme NEVO Chantal, M. BLOUIN Pierre-Yves, Mme BOUTBIEN Elodie, M. FERNANDEZ Ronan, M. BOUDARD Bernard, Mme BRICHORY Annick, Mme SAVENAY Brigitte, Mme MOREL Anne-Claude, M. LE MEE Jacques, M. ROCABOY Michel, M. RAULT Patrice, Mme SOULABAILLE Anne-Marie, M. LE MAITRE François, Mme DUBOIS Amandine, Mme DREANO Aurélie, FLAGEUL Joël, Mme GODINES Annick, M. ROBLOT François, Mme JOUAN Clémence, M. BERNARD Francis,

Secrétaire de Séance : Mme DUBOIS Amandine

2014-04-52 - APPROBATION DES MODALITES DE CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN 164 AU DROIT DE PLEMET, TELLES QUE PROPOSEES PAR L'ETAT, MAITRE D'OUVRAGE.

L'Etat porte le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN 164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995.

Lors du Comité de suivi du 3 février 2014 sous présidence de Monsieur le Préfet des Cotes d'Armor il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

L'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme demandant à ce que la concertation publique soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 19/02/2014 adressé aux deux communes concernées (Laurenan et Plémet) ainsi qu'aux deux communautés de communes (CIDERAL et CCHM) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

- Sur les enjeux du projet
- Sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- Sur les aménagements étudiés
- Sur l'analyse comparative des aménagements étudiés.

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via une messagerie électronique spécifique.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion publique ou les permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'Etat, il est proposé au conseil :

- D'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité,

Vu le code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,

Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN 164 au droit de Plémet adressé par le Préfet de Région le.....

Sur le rapport présenté par M. le Maire

- **APPROUVE** les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN 164 au droit de Plémet.

La présente délibération sera transmise au représentant de l'Etat dans le département.

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an que dessus.

Pour copie conforme

Le Maire,

M. Romain BOUTRON



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

022-212201834-20140417-DEL-2014-04-52-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 24/04/2014

Publication : 24/04/2014

Pour l'"autorité Compétente"
par délégation



RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE PLÉMET

OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet.

Le maître d'ouvrage est l'État, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le projet s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995. L'aménagement de la RN164 est aujourd'hui financé à 50 % par l'État et 50 % par la Région Bretagne.

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Laurenan
- Plémet

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place le 3 février 2014 par Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor.

Il est nécessaire d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Plémet répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

La concertation portera sur les différentes variantes d'aménagement (aménagement sur place et variantes de tracé neuf)

Elle s'appuiera notamment sur un dossier de concertation, où figureront, de manière prévisionnelle :

- un rappel des études et décisions antérieures
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé
- la présentation des différents aménagements envisagés
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés

La concertation vise à recueillir les avis :

- **sur les enjeux du projet**
- **sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits**
- **sur les variantes étudiées**
- **sur l'analyse comparative des aménagements étudiés**

À l'issue de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un avis formel, sur la base du dossier de concertation, sera notamment recueilli auprès des membres du comité de suivi :

- communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude,
- Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil Général des Côtes d'Armor,
- services déconcentrés de l'État,
- chambres consulaires,
- associations.

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après, sur lesquelles il est recueilli, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, l'avis des communes concernées.

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera sur une période de 4 semaines qui exclura les périodes de vacances estivales (12 juillet 2014 – 29 août 2014). → 16.06 → 11.07

La concertation fera l'objet de la diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

Dès le démarrage de la concertation, le dossier de concertation sera adressé aux organismes dont l'avis sera formellement sollicité.

Le dossier de concertation sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question.

Des pages spécifiques dédiées au projet seront ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Plémet, à laquelle sera conviée l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée en début de soirée et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

La commune de Plémet est sollicitée pour mettre à disposition une salle adaptée et fournir un appui à la préparation de celle-ci le jour de la réunion publique.

Cette réunion sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage pour affichage dans des lieux publics
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne
- par une diffusion large d'informations dans les boîtes aux lettres des riverains concernés par le projet

Cette réunion publique vise à accueillir le public intéressé des communes voisines.

Durant toute la durée de la concertation, il sera mis à disposition dans les deux mairies concernées, à leurs heures d'ouverture :

- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation
- un registre permettant le recueil de l'expression des habitants

Les services de la DREAL Bretagne assureront également une demi-journée de permanence dans des locaux mis à disposition par la commune de Plémet, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public.

Une plaquette de synthèse de quelques pages permettant de présenter les principaux enjeux du projet et des variantes sera élaborée et distribuée (a priori lors de la réunion publique).

Le site Internet de la DREAL Bretagne pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation.

III. BILAN DE LA CONCERTATION

Une date limite de recueil des avis des différents acteurs sollicités sera fixée au moment du démarrage de la période de concertation publique.

L'État dressera un bilan de la concertation et l'adressera pour avis aux communes concernées.

À l'issue de cette consultation, l'État arrêtera par arrêté préfectoral un bilan définitif de la concertation qui sera adressé à l'ensemble des acteurs de la concertation et mis à disposition du public sur Internet, dans les locaux de la DREAL Bretagne ainsi que dans les mairies concernées (pour une durée de deux mois). Cette mise à disposition sera annoncée par insertion dans la presse.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

022-212201834-20140417-DEL-2014-04-52-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 24/04/2014

Publication : 24/04/2014

Pour l'"autorité Compétente"
par délégation



Annexe 4 : Dossier de concertation



Dossier de concertation

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

Juin - juillet 2014

[RN164]





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

1 Introduction

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

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

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

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

La RN 164 en chiffres

162 km de long

98 km déjà en 2x2 voies

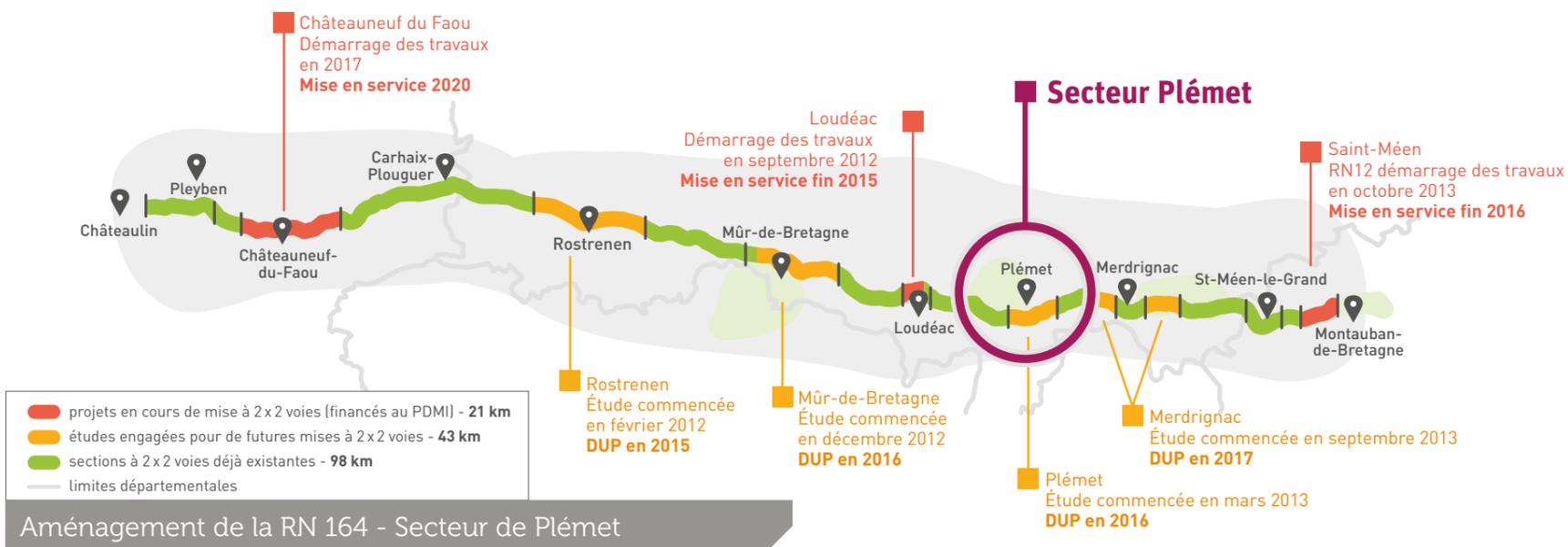
64 km à mettre en 2x2 voies :

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



Zoom sur le Pacte d'avenir pour la Bretagne

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



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

Un projet global pour la Bretagne

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

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

Trois variantes soumises à la concertation

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

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

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

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

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

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



Paysage de plateaux au sud de Plémet

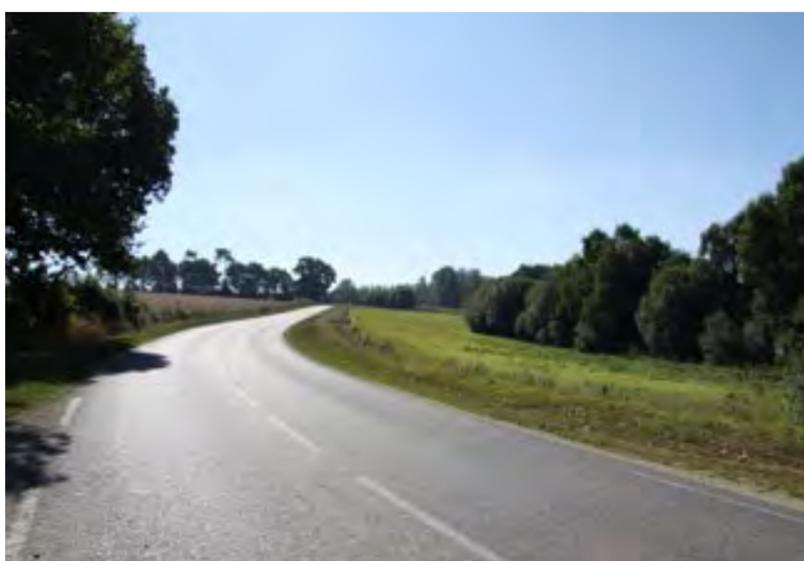
2 Le territoire du projet

2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité

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

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

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



Paysage de vallons ouverts

■ Renforcer la desserte du centre Bretagne

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

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

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

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

■ Une offre de transports collectifs limitée

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

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

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

■ Favoriser et fluidifier les déplacements

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

■ Un enjeu important : les liaisons domicile-travail

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

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

Un chiffre : 20 à 25 000

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

Améliorer la sécurité routière

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

La dangerosité des carrefours

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

La situation actuelle de la RN 164, avec ses carrefours, tourne-à-gauche et la multiplicité des types de déplacements, génère des conditions d'inconfort et d'insécurité pour les usagers, que l'aménagement de la route à 2X2 voies pourra améliorer.

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu de plus près

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

Modélisation des flux routiers

Dans le cadre des études préalables, une étude du trafic routier dans la zone de Plémet a été réalisée en 2013 par le maître d'ouvrage. En tenant compte de la nature et du genre de déplacements des usagers (motifs, fréquence, etc.) ainsi que des comptages automatiques de véhicules, des prévisions de trafics à l'horizon 2025 et 2035 ont pu être établies (voir annexes p. 41 à 43).

2 Le territoire du projet

2.2 Les enjeux de développement

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

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

Une situation démographique incertaine

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

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

Un territoire dynamique

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

Le profil économique du secteur

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

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

■ De nombreuses activités agricoles

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

La dépendance aux transports

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

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

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

■ Les activités touristiques

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

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

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

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

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



Bourg de Plémet

→ Rétablir l'accès aux parcelles agricoles

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

2 Le territoire du projet

2.3 Les enjeux environnementaux

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

Un paysage vallonné et un bocage dense

Une géographie mouvementée

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

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

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

Grandes entités forestières, bosquets et haies bocagères

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

Les précautions à prendre

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

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



Paysage de vallons ouverts

Un milieu naturel à préserver

Une mosaïque écologique intéressante

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

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

Une faune diversifiée et protégée

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

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

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



Loutre d'Europe

2 Le territoire du projet

Zones humides : un enjeu à part

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

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

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

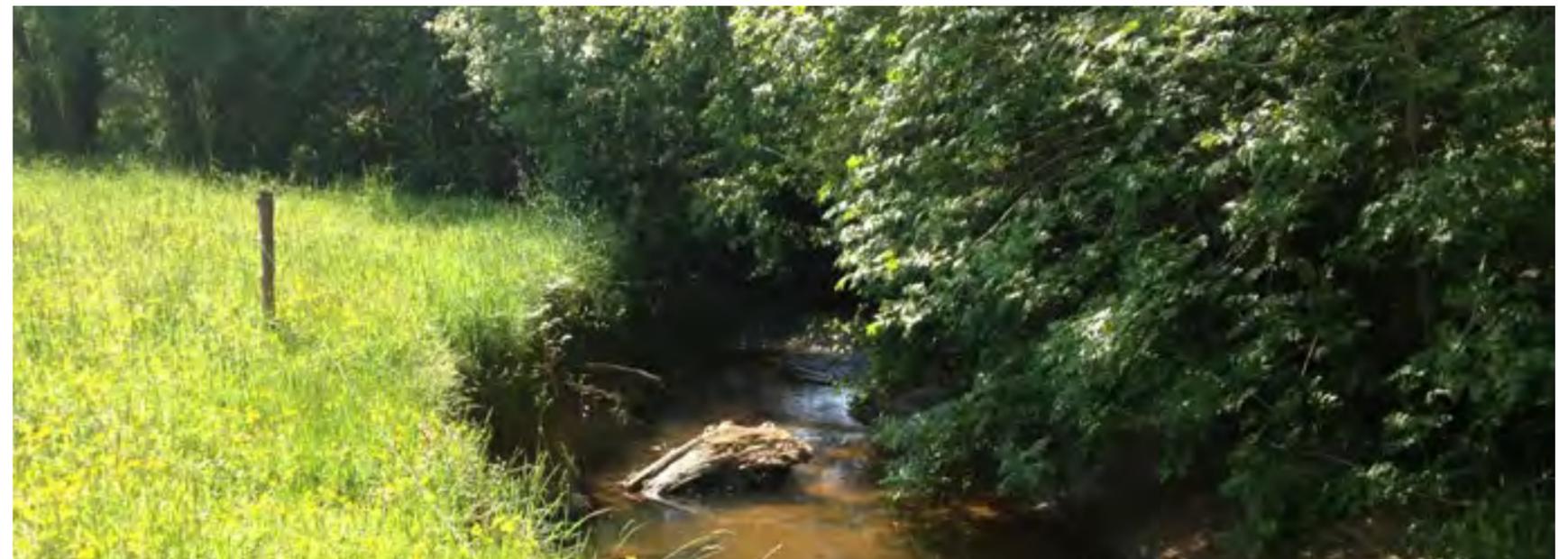
Les zones humides constituent également un enjeu majeur pour la conservation de la biodiversité ; elles contribuent par ailleurs à réguler les débits des cours d'eau et des nappes souterraines et à améliorer les caractéristiques morphologiques des cours d'eau.

Les précautions à prendre

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

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

Article L211-1 du Code de l'environnement.



Le ruisseau du Ninian

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

Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a défini une doctrine pour « éviter, réduire et compenser » (ERC) les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport. Dans la conception et la mise en œuvre de leurs projets, les Maîtres d'Ouvrage définissent donc les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est nécessaire et possible, compenser les impacts négatifs significatifs que leurs projets génèrent sur l'environnement.

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

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

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

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



Bouvreuil pivoine

3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti-pris d'aménagement de la RN 164 comme étant une 2x2 voies, dotée d'échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express. Cette dernière mention entraîne l'interdiction de la circulation des engins agricoles, piétons et cycles sur la 2x2 voies. En découle l'obligation de créer un itinéraire de substitution pour ces usagers. L'accès à la route express s'effectue par le biais d'échangeurs. La desserte locale est rétablie par une voirie adaptée.

En cohérence avec le reste de l'aménagement de la RN 164, la vitesse sur le nouveau tronçon à 2x2 voies y sera limitée à 110km/h. Cela garantit un gain de temps de parcours pour les usagers, d'autant que le dépassement des poids lourds sera plus aisé sur la 2x2 voies.

Trois variantes retenues

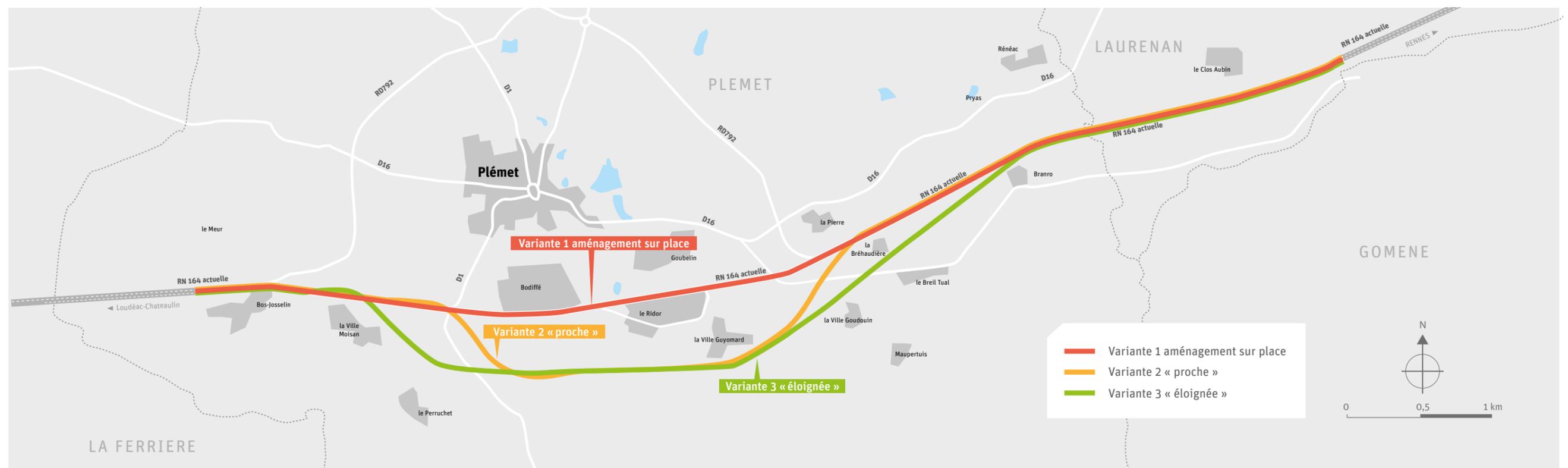
Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude, trois variantes ont été in fine retenues comme pertinentes :

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

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

Les acteurs du projet

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





Paysage de bocage et de plateaux

3 Le projet soumis à la concertation

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

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

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

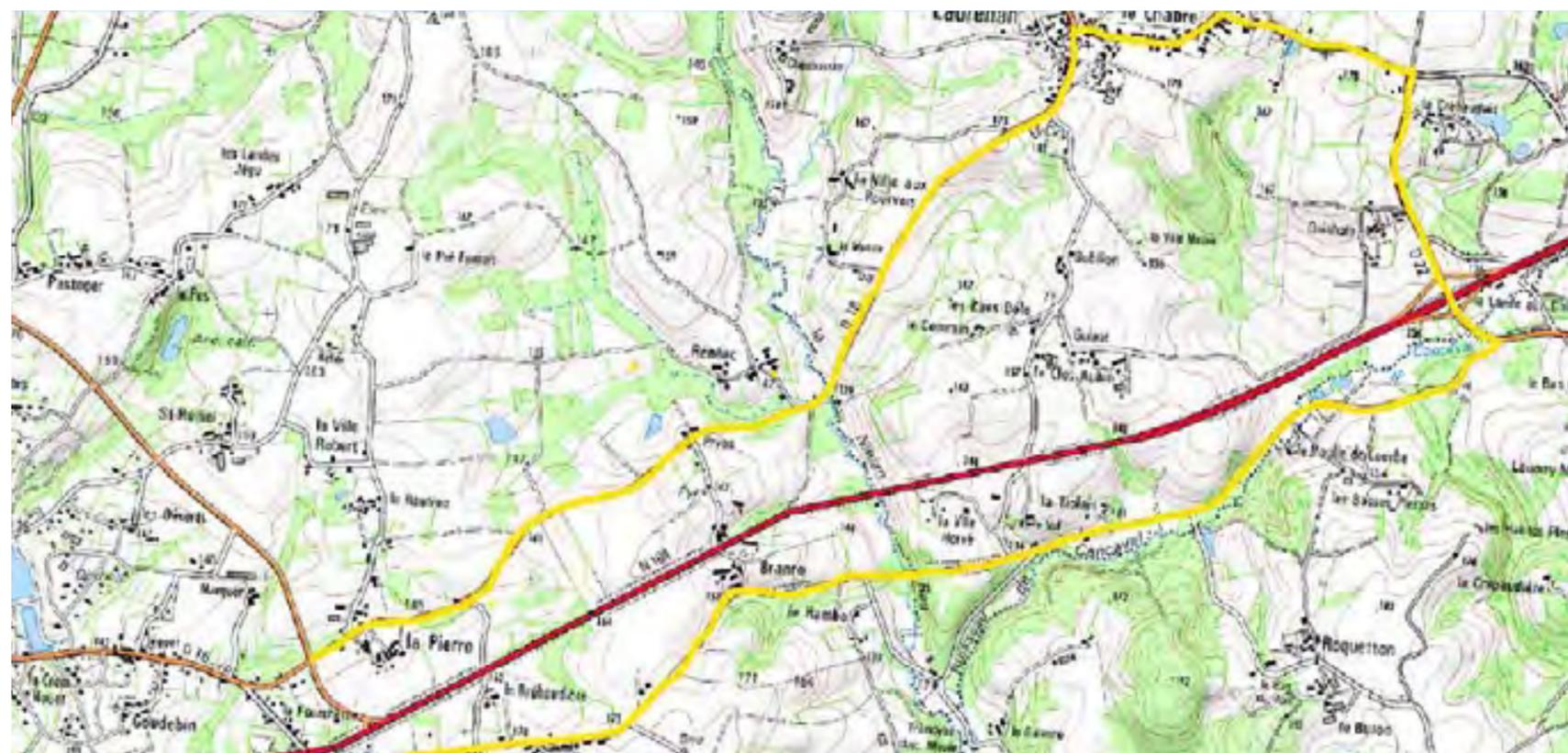
A l'ouest, l'existence du barreau de contournement Nord de Plémet (rocade) permet de disposer d'une infrastructure adéquate pour l'itinéraire ouest de substitution. Cette solution présente l'avantage de ne pas nécessiter de travaux supplémentaires ou de mise en conformité des infrastructures et évite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

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

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

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

Les deux itinéraires de substitution Est





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

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 La variante aménagement sur place

Les caractéristiques de l'aménagement

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

La variante « aménagement sur place » en chiffres

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

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

Les enjeux et les impacts

La desserte du territoire :

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

Les impacts liés au bruit :

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

Échangeur ouest position B



Échangeur ouest position A



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

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

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

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

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

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

Les impacts sur le paysage :

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

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

Les impacts sur le milieu agricole :

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

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

La circulation pendant le chantier :

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



Variante aménagement sur place : Zone Artisanale du Ridor

3 Le projet soumis à la concertation

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

Les caractéristiques de l'aménagement

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

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

La variante 2 en chiffres (hors échangeurs)

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

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

Les enjeux et les impacts

La desserte du territoire :

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

Les impacts liés au bruit :

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

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

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

Échangeur ouest position B



Échangeur ouest position A



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

Les impacts sur le paysage :

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

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

Les impacts sur le milieu agricole :

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

La circulation pendant le chantier :

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

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



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

3 Le projet soumis à la concertation

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

Les caractéristiques de l'aménagement

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

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

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

La variante 3 en chiffres (hors échangeurs)

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

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

Les enjeux et les impacts

La desserte du territoire :

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

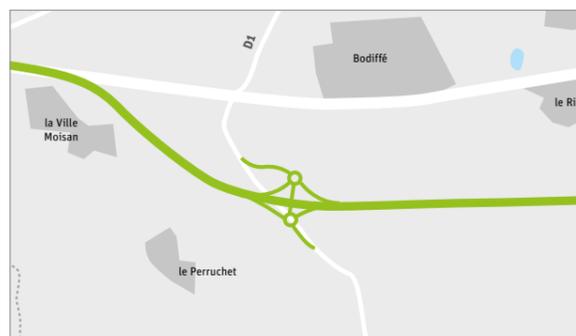
Les impacts liés au bruit :

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

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

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

Échangeur ouest position B'



Les impacts sur le paysage :

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

Les impacts sur le milieu agricole :

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

La circulation pendant le chantier :

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

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



Variante 3 « éloignée » : échangeur Est

Photo montage

3 Le projet soumis à la concertation

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

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

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

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

Deux options à l'ouest :

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

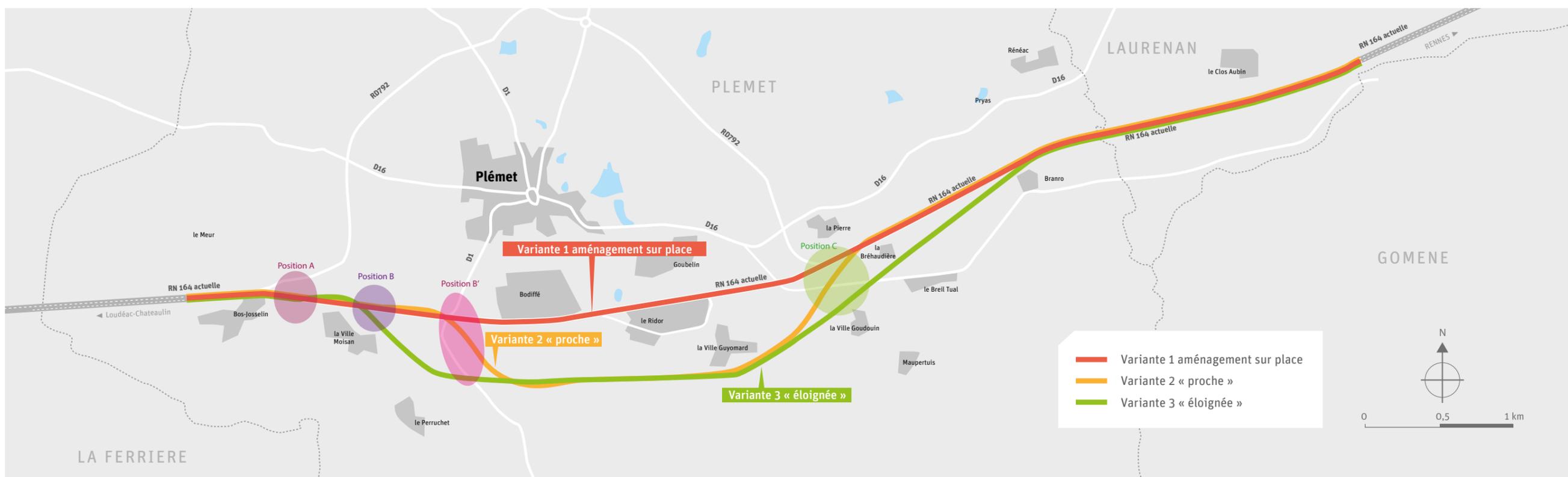
L'échangeur B propose les mêmes fonctionnalités avec la possibilité, en plus, de desservir une éventuelle aire de repos (voir page 33).

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

À l'est :

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

Positions envisagées pour les échangeurs





Variante 1 - échangeur Ouest position A



Variante 1 - échangeur Ouest position B



Variante 1 - échangeur Est position C



Variante 1 - échangeur Ouest position A



Variante 1 - échangeur Ouest position B



Variante 1 - échangeur Est position C

3 Le projet soumis à la concertation

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

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

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

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

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

À l'est :

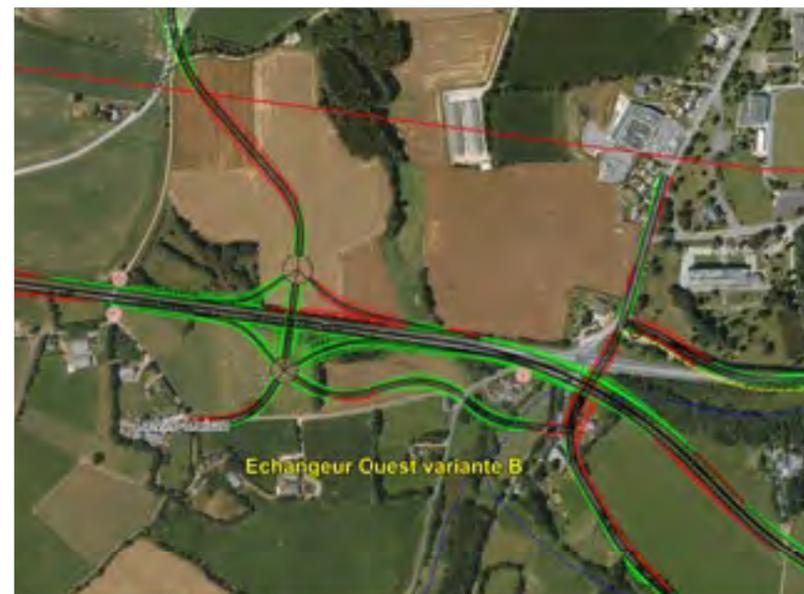
L'échangeur C permet de relier la RD 792 au nord et la zone d'activité du Ridor au sud avec la possibilité, en plus, de desservir une éventuelle aire de repos.



Variante 2 « proche » : échangeur Est



Variante 2 - échangeur Ouest position A



Variante 2 - échangeur Ouest position B



Variante 2 - échangeur Est position C

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

3 Le projet soumis à la concertation

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

Deux options à l'ouest :

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

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

À l'est :

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



Variante 3 « éloignée » : échangeur Ouest position B'



Variante 3 « éloignée » : échangeur Est position C



Variante 3 - échangeur Ouest position A



Variante 3 - échangeur Ouest position B'



Variante 3- échangeur Est position C



Zone humide en contrebas de l'actuelle RN 164

3 Le projet soumis à la concertation

Analyse comparée des échangeurs ouest

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

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

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

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

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

→ En résumé

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

Les questions posées par l'échangeur est

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

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

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

Caractéristiques des positions envisagées pour l'échangeur Ouest

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

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

Échangeurs complets ou demi-échangeurs ?

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

À l'Ouest

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

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

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

À l'Est

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

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

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

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



Paysage de vallons forestiers

3 Le projet soumis à la concertation

3.5 Analyse comparée des trois variantes

Question de méthode

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

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

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

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

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

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

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

Forces et faiblesses des variantes 2 et 3

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

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

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

Très favorable
Favorable
Défavorable
Très défavorable

→ Aires de repos : des possibilités d'implantation

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

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

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

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

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

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

À l'est, deux positions sont envisagées :

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

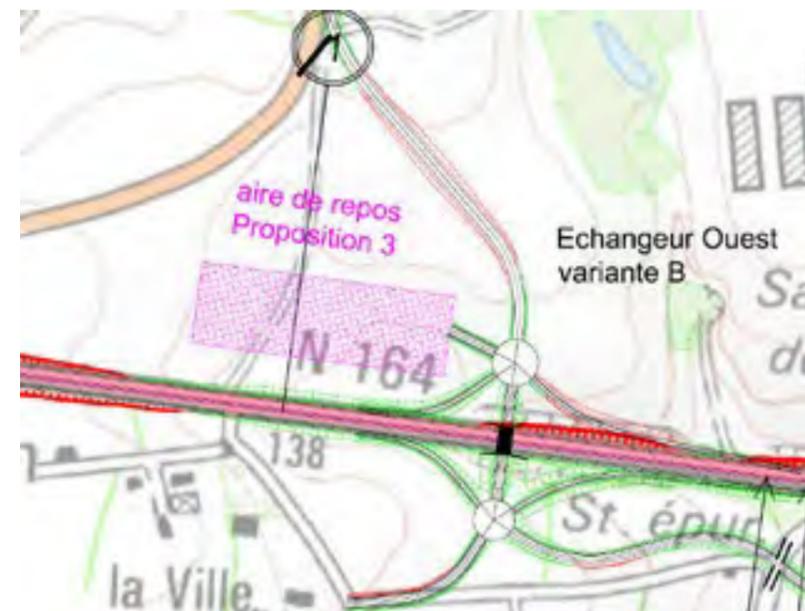
Ces différentes solutions ne présentent pas de difficultés techniques, en revanche il existe des contraintes liées aux zones humides et aux surfaces agricoles.



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



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



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

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Objectifs et modalités de la concertation

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

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

Les dates de la concertation

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

Les outils pour s'informer

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

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

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

Les rendez-vous pour participer

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

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

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

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

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

Une procédure encadrée

Le projet d'aménagement s'inscrit dans les dispositions réglementaires prévues par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme. Celui-ci prévoit l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 million d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou modifie l'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici. Conformément aux dispositions prévues, les modalités de la présente démarche ont été fixées après avis des communes concernées.

Les suites à donner à la concertation

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

Premier temps d'échange :

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

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

Bilan et études

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

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

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

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

Deuxième temps d'échange : l'enquête publique

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

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

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

La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations au cas par cas viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière.

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

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Concrètement, quelles incidences pour les riverains ?

Les acquisitions foncières : procédures à l'amiable et expropriations

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

Pour un agencement optimal du foncier agricole et forestier

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

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

Les « espèces protégées » sous surveillance

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

La ressource en eau, objet de toutes les attentions

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

Un délai de 6 à 8 ans

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



* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

→ Zoom sur...

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

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

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



Hameau au sud de Plémet

5 Le glossaire

Biodiversité

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

Bocage

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

Études préalables

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

Impacts

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

Itinéraire de substitution

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

Maître d'ouvrage

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

Mesures d'insertion

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

Modélisation du trafic

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

Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

Trafic d'échange

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

Trafic local

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

Variante

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

Voies ou routes express

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

Zones humides

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



Plémet en appui sur son dôme

6 Les annexes

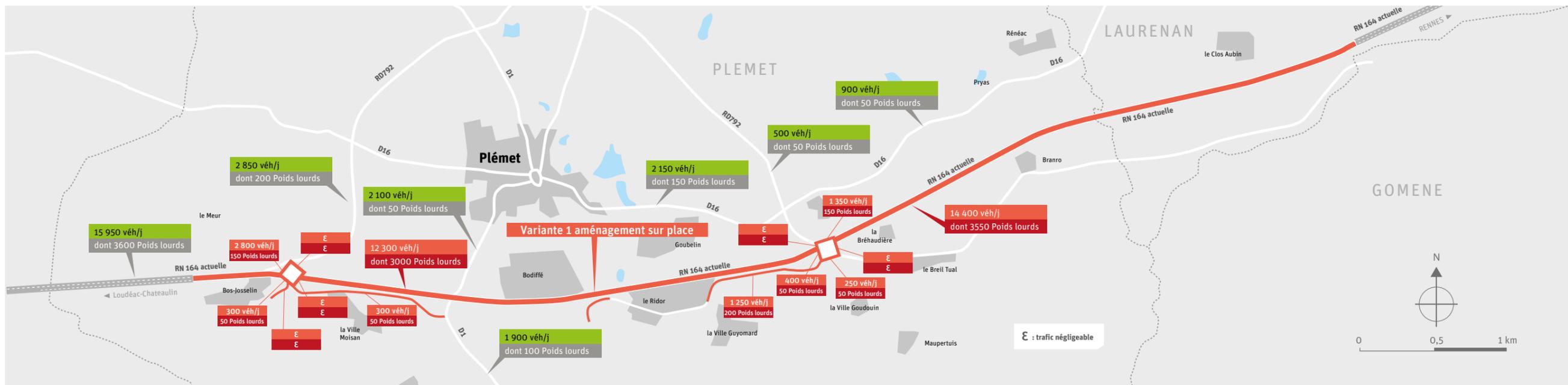
Prévisions de trafic à l'horizon 2035.....	p.41
Sécurité routière.....	p.44
Cartes de synthèse des enjeux du territoire.....	p.46
Choix des variantes.....	p.48

Les prévisions de trafic en 2011 et en 2035 sans aménagement

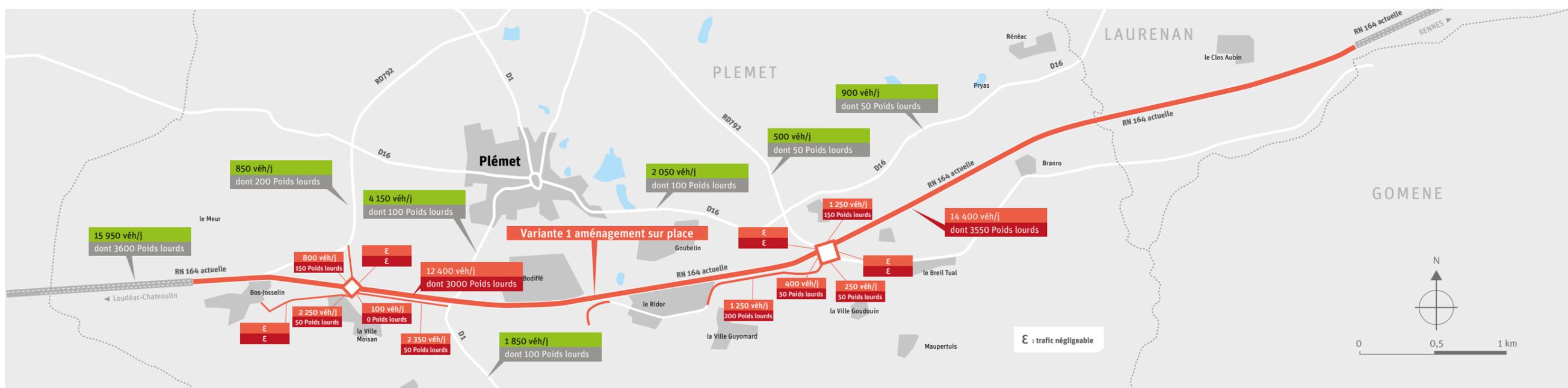


6 Les annexes

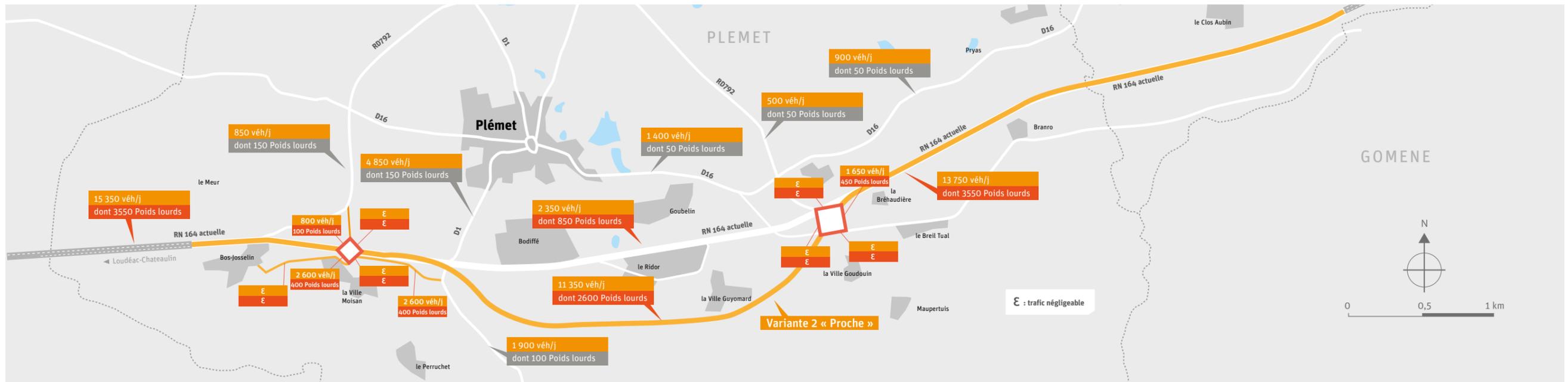
Les prévisions de trafic en 2035, pour les trois variantes d'aménagement



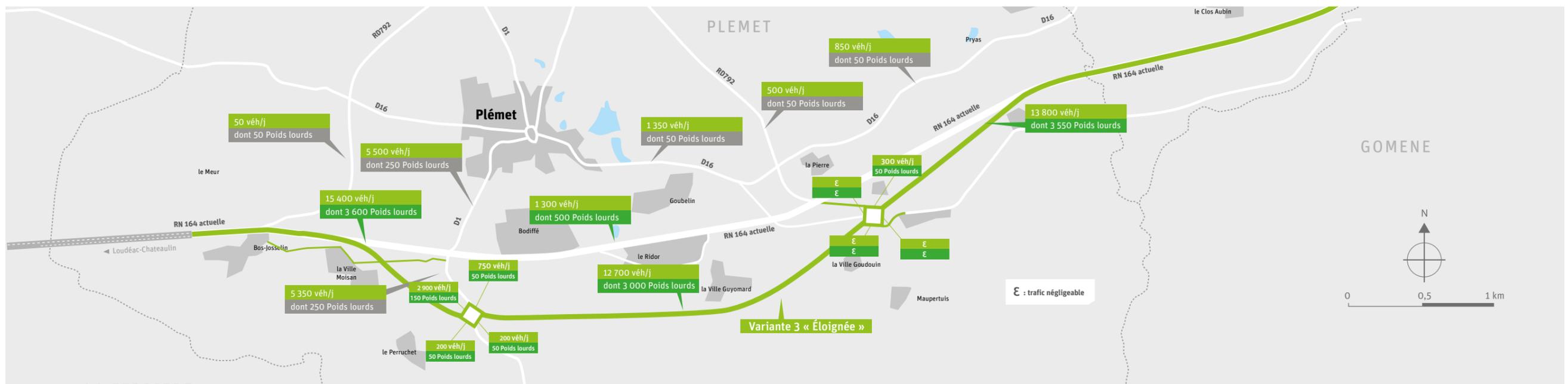
Trafic en 2035 avec la variante 1 - échangeur ouest : position A



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



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



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

6 Les annexes

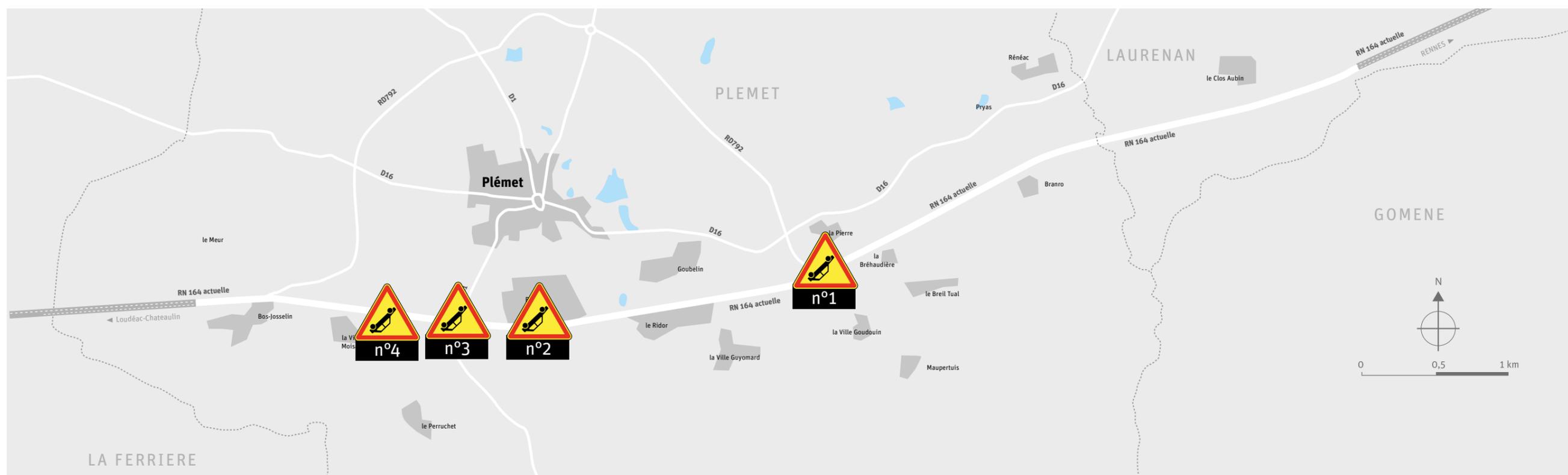
Sécurité routière

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

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

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

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

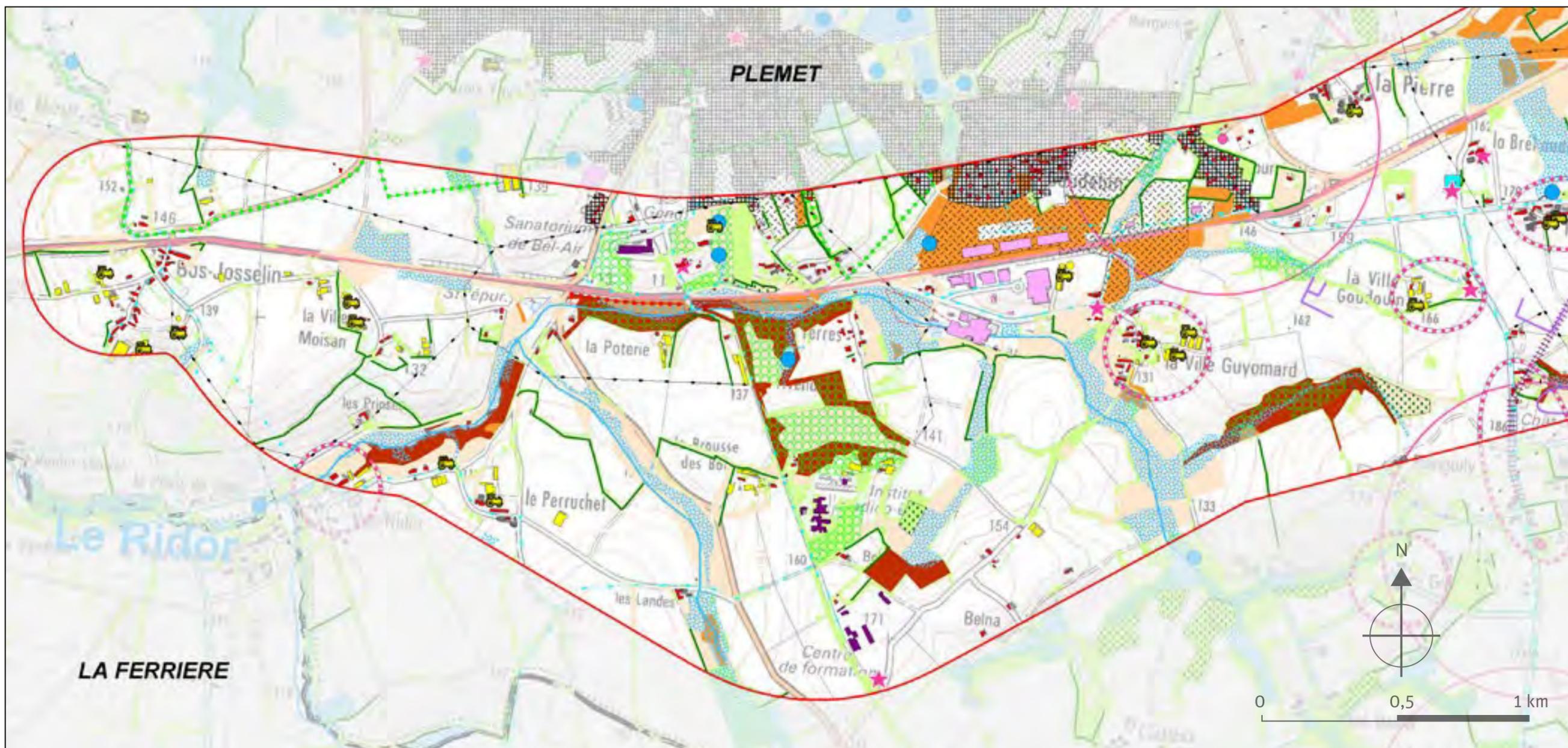




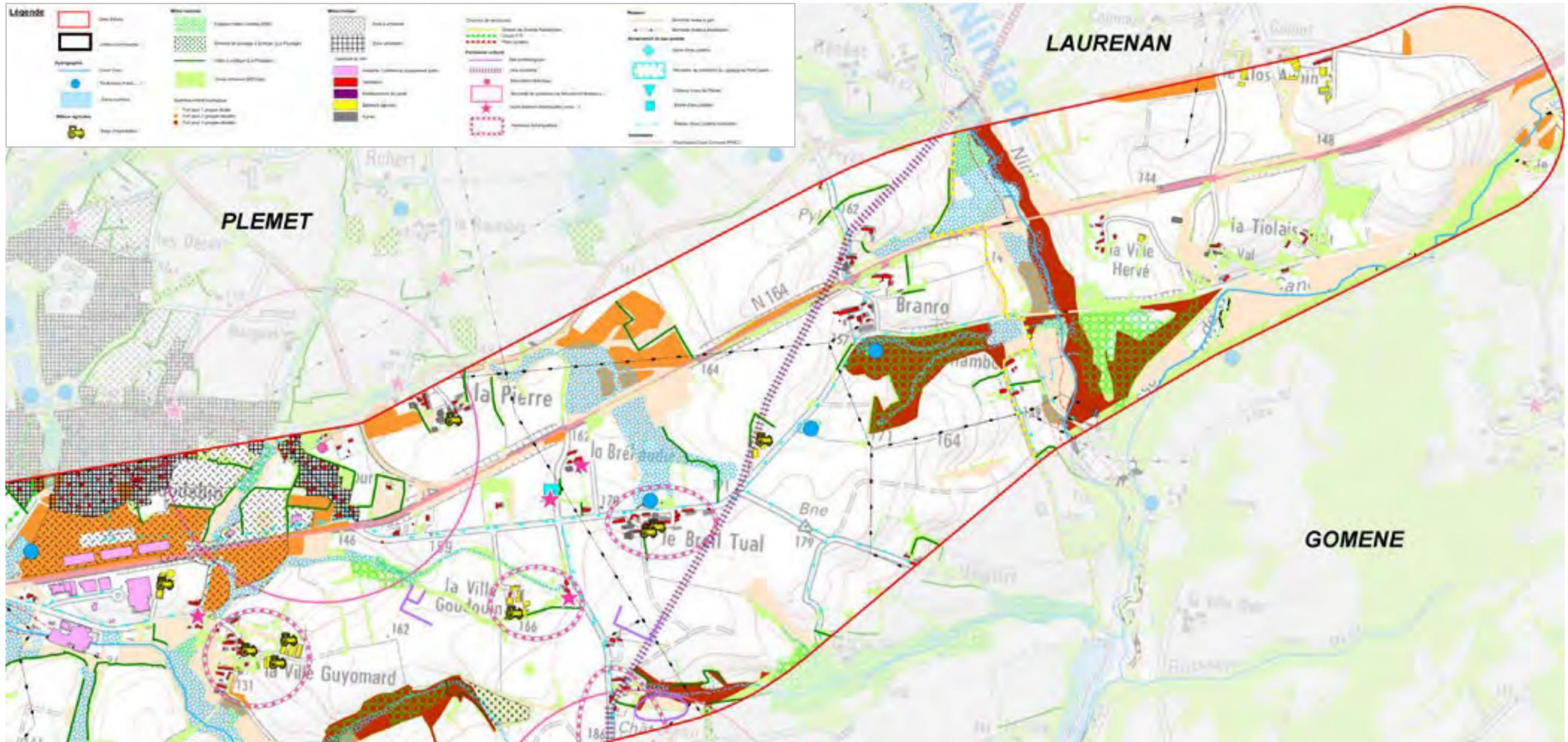
6 Les annexes

Cartes de synthèse des enjeux du territoire

Carte de synthèse des contraintes (Ouest)

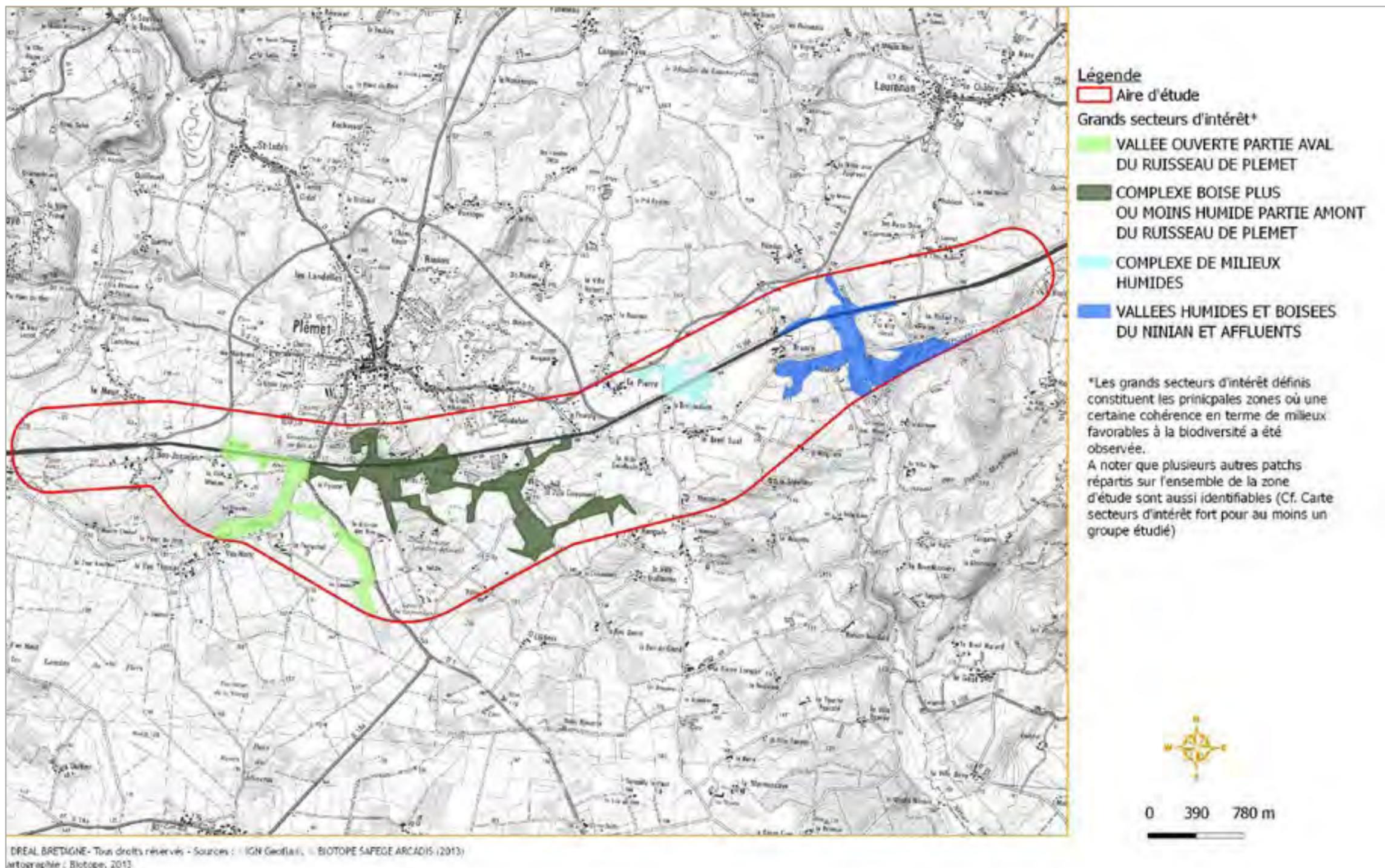


Carte de synthèse des contraintes (Est)



6 Les annexes

Grands secteurs d'intérêt écologique observés



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

Le processus de choix des variantes

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

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

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

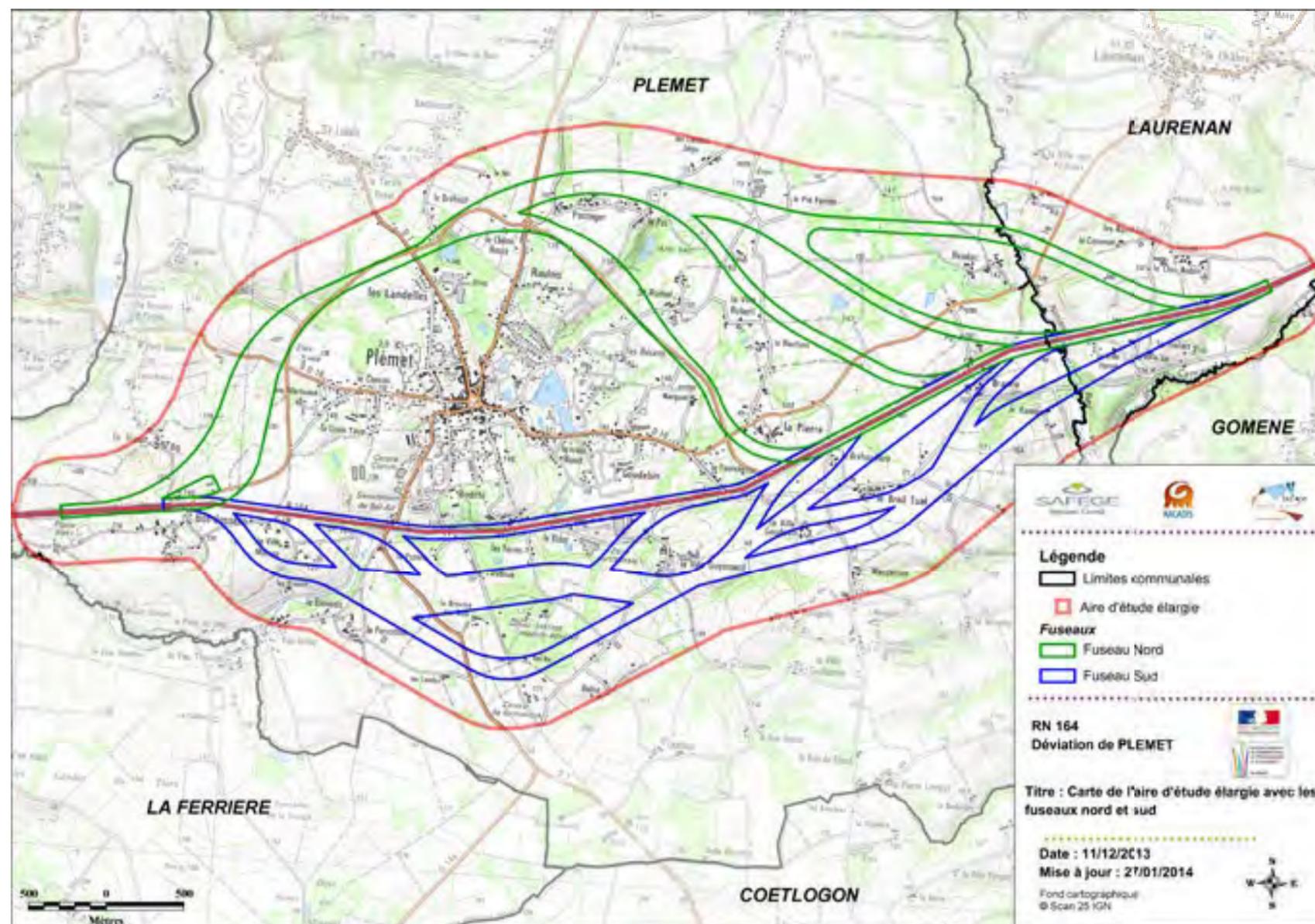
- possibilité de réaménagement sur place de l'actuelle RN 164 sur un linéaire plus long,
- tracé plus rectiligne sur l'ensemble des variantes,
- tracé moins long
- intersection avec une seule route départementale contre quatre au nord, ce qui limite le nombre de rétablissements routiers et donc d'ouvrages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

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

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

Les inconvénients du fuseau Grand nord

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



6 Les annexes

Choix des variantes - Deuxième étape : étude de 24 variantes



Vallée du Ninian

Analyse comparative succincte des 24 variantes de tracé

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

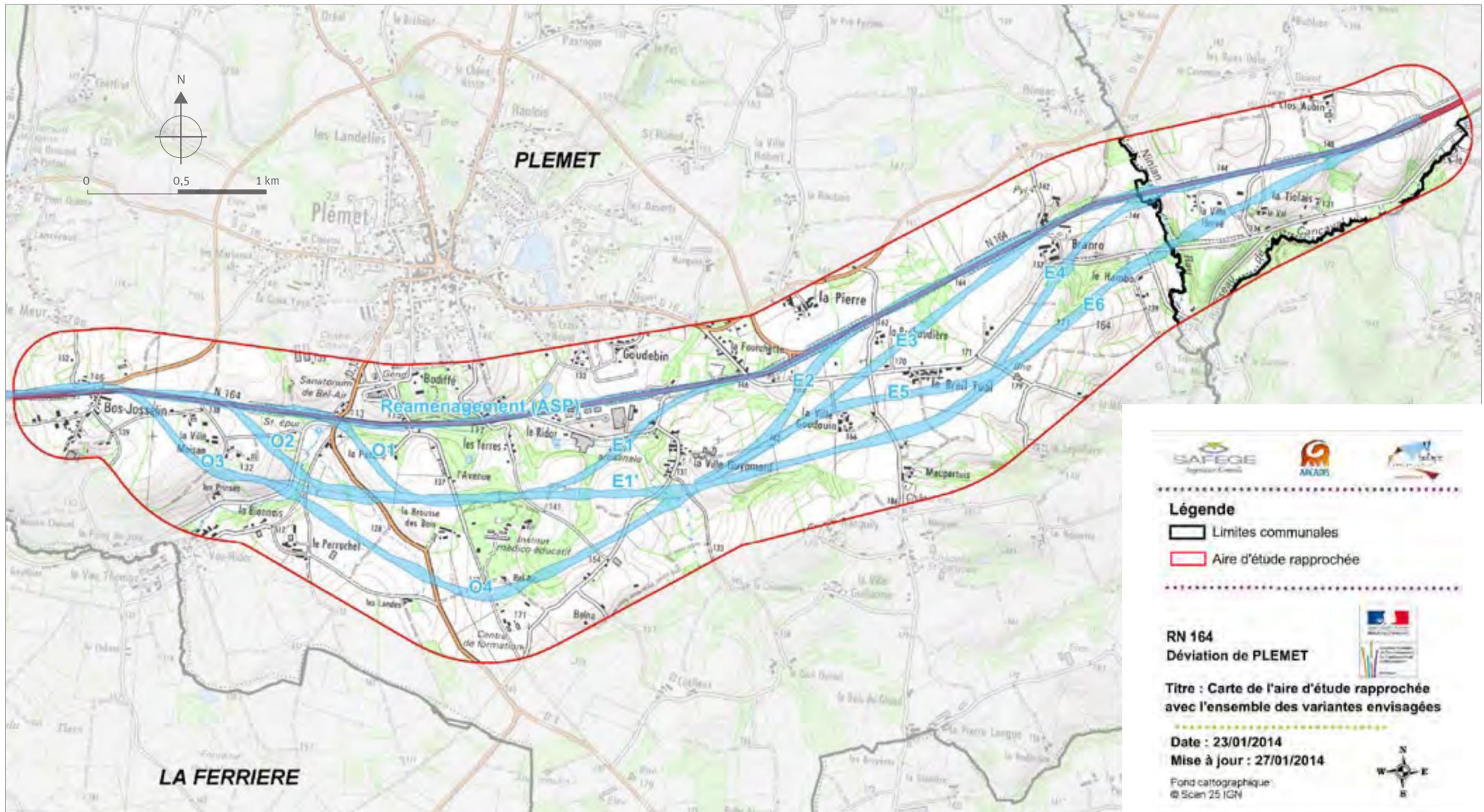
Les 24 variantes correspondent aux combinaisons des différents tronçons présentés. L'évaluation a porté sur 6 critères, évalués grâce aux données disponibles et contraintes identifiées au mois de décembre 2013 :

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

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

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

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



6 Les annexes

Choix des variantes - Troisième étape : sélection des 5 variantes

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

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

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Conclusions

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

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

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

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

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

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

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

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

6 Les annexes

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

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

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

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Milieu humain

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

6 Les annexes

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

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

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

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

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

6 Les annexes

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

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

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable





PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Annexe 5 : Diffusion du dossier de concertation : liste des destinataires

CONCERTATION RN164 PLEMET

Liste des destinataires

- Monsieur le Président du Conseil Régional de Bretagne
- Monsieur le Président du Conseil général des Côtes d'Armor
- Monsieur le Maire de Plémet
- Monsieur le Maire de Laurenan
- Monsieur le Maire de la Ferrière
- Monsieur le Maire de Goméné
- Monsieur le Président de la Communauté de communes la CIDERAL
- Madame la Présidente de la Communauté de Communes Hardouinai Mené
- Monsieur le Président du Pays Centre Bretagne
- Monsieur le Président de la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la FDSEA
- Monsieur le Président de la Coordination Rurale des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Confédération paysanne des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président des Jeunes Agriculteurs des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Fédération départementale des CUMA des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la F.N.T.R. Bretagne
- Monsieur le Président de l'UNOTRE Bretagne
- Monsieur le Président de la FNTV
- Monsieur le Président de l'ABEA
- Monsieur le Président de NUTRINOË
- Monsieur le Président de la Fédération TLF
- Monsieur le Président du comité d'action pour la mise à 2x2 voies de l'axe central
- Monsieur le Président de l'Association de mise en valeur de Lan Bern et Magoar
- Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton
- Monsieur le Président de l'Association Bretagne Vivante
- Monsieur le Président de Vivarmor Nature
- Monsieur le Président de la Fédération départementale de la pêche et de la protection des milieux aquatiques des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Fédération des chasseurs des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la C.L.C.V. – Antenne des Côtes d'Armor
- Monsieur le Directeur de l'Automobile Club de l'Ouest – Agence de Saint-Brieuc
- Monsieur le Directeur de la Prévention routière – Comité départemental des Côtes d'Armor
- Monsieur la Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Monsieur le Directeur interdépartemental des routes Ouest
- Monsieur le Directeur régional des affaires culturelles de Bretagne
- Monsieur le Directeur régional de l'alimentation, de l'agriculture et de la Forêt de Bretagne
- Monsieur le Directeur départemental des territoires et de la mer des Côtes d'Armor
- Monsieur le Directeur départemental de la cohésion sociale des Côtes d'Armor
- Monsieur le Directeur départemental de la protection des populations des Côtes d'Armor

Annexe 6 : Plaque de concertation



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Plémet

CONCERTATION PUBLIQUE
Du lundi 16 juin au vendredi 11 juillet 2014





Les objectifs du projet

Achever la mise à 2x2 voies de la RN 164, sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin dans le Finistère, tel est aujourd'hui l'objectif de l'État et la Région Bretagne. Un objectif réaffirmé par le Pacte d'avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013.

Pour cela, 64 km (sur un total de 162 km) doivent encore être aménagés dans les années qui viennent. Tandis que des travaux sont déjà en cours sur certains tronçons, des études ont été engagées sur tous les autres.

C'est le cas de projet qui est ici soumis à la concertation publique : il prévoit le passage à 2x2 voies de la RN 164 sur une section de 8 km environ qui contournera le bourg de Plémet par le sud.

Le temps de concertation qui s'ouvre vise à présenter les ambitions de cet aménagement, indispensable au territoire, ainsi que les trois variantes de tracé proposée par l'État, maître d'ouvrage du projet. Les échanges et les débats qui vont avoir lieu entre le 16 juin et 11 juillet 2014 doivent permettre d'identifier le tracé le mieux adapté aux enjeux économiques, humains et environnementaux du territoire.

→ Un projet vecteur de développement et de sécurité

La mise à 2x2 voies intégrale de la RN 164 est destinée à renforcer l'accessibilité du territoire breton, en facilitant non seulement les déplacements des particuliers vers les grands pôles urbains et toutes leurs commodités, mais aussi l'activité des professionnels. La vitalité démographique du secteur et la santé de l'économie locale exigent un réseau routier performant. L'agriculture et l'agroalimentaire, très présents dans le secteur de Plémet, ont ainsi besoin de disposer d'une chaîne logistique efficace, pour s'approvisionner comme pour expédier leurs productions. L'absence de réelle alternative à l'utilisation de la voiture dans le secteur explique que les prévisions de trafic routier soient en augmentation significative pour les 20 prochaines années, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds. Dans ce contexte, la RN 164 est amenée à devenir un axe de plus en plus important de la Région Bretagne : sa modernisation contribuera par conséquent au dynamisme de la région et à l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité, les tronçons aménagés en 2x2 voies étant nettement moins accidentogènes que les autres.

→ Un chiffre :

6 000

C'est le nombre d'emplois que compte l'industrie agroalimentaire sur le territoire du projet, soit plus de 60% de l'emploi industriel local.

→ Un projet respectueux de l'environnement

Avec ses vallées et ses plateaux, ses forêts, ses bosquets et ses bocages, le secteur du projet présente une géographie mouvementée qui contribue à la qualité des paysages. Les principaux enjeux environnementaux se situent dans la préservation des zones humides, des vallons boisés et ouverts (dont la Vallée du Ninian) et de certains hameaux pittoresques. Les différents tracés à l'étude prennent en compte les exigences réglementaires qui imposent à tout projet d'infrastructure d'éviter, de réduire et/ou de compenser ses impacts sur l'environnement.

Les trois variantes à l'étude

→ Les points communs aux trois variantes

Les trois scénarios prévoient l'élargissement – sur une distance plus ou moins longue selon les variantes – des extrémités est et ouest de la RN 164 actuelle. Ils proposent aussi l'implantation de deux échangeurs, à l'ouest et à l'est. La concertation permettra d'en préciser l'emplacement et les fonctions (échangeurs complets ou non). Enfin, le tracé des itinéraires de substitution – destinés aux véhicules interdits sur la voie express (cycles, engins agricoles...) – est en partie commun aux trois variantes.

Variante 1 aménagement sur place

→ Elle prévoit l'élargissement sur 7,6 km de la RN 164 actuelle, ce qui limite considérablement l'impact du nouvel aménagement sur le paysage, les milieux agricoles et naturels. En faisant l'économie de nouveaux ouvrages de génie civil, cette variante moins coûteuse (54M€) est aussi plus neutre sur le plan environnemental, sans nouvelles ruptures des continuités écologiques. Elle modifie en revanche les modalités de desserte du territoire et suppose de revoir la configuration des accès à Plémet et à ses centres d'activité. Enfin, dans la phase chantier, la circulation sur la RN 164 sera plus perturbée que pour les autres variantes.

Variante 2 «proche»

→ D'une longueur de 8 km, cette variante suit le tracé actuel de la RN 164 sur la majeure partie de son linéaire et s'en écarte sur 3,4 km, entre le hameau de La Bréhaudière et le giratoire de desserte actuelle du bourg de Plémet (RD1). Plus coûteuse (69M€) que les deux autres variantes étudiées, elle se caractérise aussi par des impacts notables sur les paysages, les milieux agricoles et naturels : emprises importantes sur les terrains agricoles et morcellement de plusieurs exploitations, construction de 5 nouveaux ouvrages pour franchir les cours d'eau fréquentés par des espèces protégées comme la loutre, surfaces humides impactées. Cependant, cette option garantit une organisation des accès à Plémet proche de ce qu'elle est aujourd'hui et une gestion du chantier plus facile.

Variante 3 «éloignée»

→ D'une longueur totale de 8 km, elle prévoit la construction d'un segment de route neuf sur 5,2 km, soit plus des deux tiers du linéaire. Coûteux (63M€), ce tronçon s'écarte du tracé actuel de la RN 164 au niveau du hameau de Branro à l'est et de Bos-Josselin à l'ouest et traverse de nombreuses petites vallées.

Cette variante présente donc les impacts les plus importants des trois scénarios sur les milieux agricoles et naturels. Elle permet, en revanche, de continuer à utiliser l'actuelle RN 164 pour desservir les différents centres d'activité de Plémet comme aujourd'hui. Comme pour la variante 2, la création d'un linéaire neuf facilite le maintien de la circulation sur la RN 164 actuelle pendant les travaux.

La concertation préalable, un temps d'information et de dialogue



Du 16 juin au 11 juillet 2014, pendant 4 semaines, nous comptons sur votre avis pour enrichir le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Plémet.

→ Les principes de la concertation

Prévue par la réglementation, la concertation publique vise à informer le public sur le projet, écouter les avis de chacun et dialoguer sur les différentes variantes soumises au débat. Un temps d'échange utile pour que le maître d'ouvrage prenne la mesure des attentes des usagers et des collectivités et les intègre au projet définitif.

■ Des outils pour s'informer

→ Consulter le dossier de concertation :

Disponible dans les mairies de Plémet et Laurenan et sur le site Internet www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr, le dossier de concertation présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques de chaque variante ;

→ La plaquette de présentation que vous avez entre les mains est aussi disponible dans les mairies et sur Internet.

■ Les suites à donner à la concertation

→ À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique.

La variante retenue fera ensuite l'objet d'études techniques approfondies, en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation. S'ouvrira alors une nouvelle séquence, de 2 à 3 ans également, au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques, les éventuelles démarches d'aménagement foncier. Ceci permettra le démarrage des travaux proprement dits en 2019, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

■ Des rendez-vous pour dialoguer

→ Une réunion publique se tiendra vendredi 20 juin 2014 à 18h30 dans la salle des réceptions de Plémet. Le projet y sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.

→ Donner votre avis, tout au long de la concertation : via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse [RN 164-Plémet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-Plémet@developpement-durable.gouv.fr)

→ Une permanence des services de l'État se tiendra **le 25 juin 2014 de 9h30 à 16h30 à la mairie de Plémet.**

■ Financement du projet

→ Les études du projet sont financées à parts égales par l'Etat et la Région Bretagne, dans le cadre d'un programme global sur la RN 164.

[RN164]



Annexes 7 : Plaquette et support de la
réunion publique

Concertation publique du 16 juin au 11 juillet 2014



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Plémet

RÉUNION PUBLIQUE
20 juin 2014 à 18h30
Mairie de Plémet – salle des réceptions

Pour vous informer

Consultez le site internet de la DREAL Bretagne
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Consultez le dossier de la concertation à la mairie de Plémet
et Laurenan

Rencontrez les services de l'État lors de leur permanence
le 25 juin 2014 de 9h30 à 16h30 à la mairie de Plémet

Pour donner votre avis ou poser vos questions

Adressez un courriel à l'adresse suivante :
rn164-Plemet@developpement-durable.gouv.fr

Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies
de Plémet et Laurenan

[RN164]



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Annexe 8 : Compte rendu de la réunion
publique

Mise à 2 x 2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet

Compte-rendu de la réunion publique du 20 juin 2014

**

Sous la présidence de
**Monsieur Michel MARTINEAU, DDTM adjoint, représentant le Préfet des Côtes d'Armor,
et de Gérard LAHELLEC, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne**

et en présence de
**Monsieur Romain BOUTRON, maire de Plémet
et de MM. Pierre-Alexandre POIVRE et Patrick GOMI de la DREAL Bretagne**

*

M MARTINEAU :

- ouvre la réunion devant une assistance d'environ 200 personnes, en priant d'excuser l'absence du Préfet qu'il représente
- rappelle l'importance pour l'État et la Région de la mise à 2x2 voies de l'intégralité de la RN164, les financements importants consacrés à son aménagement, à parts égales par l'Etat et la Région, dans les programmes d'investissement
- souligne qu'il s'agit d'un des objectifs majeurs du Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé fin 2013 par le Premier Ministre

M. LAHELLEC rappelle également la volonté forte de la Région Bretagne concernant la finalisation de la mise à 2X2 voies intégrale de la RN164 entre Montauban à l'est et Châteaulin à l'ouest, car le désenclavement du centre Bretagne ne peut qu'être routier, malgré tous les efforts engagés par ailleurs sur le service ferroviaire à l'occasion de l'arrivée de la LGV en 2017. Il précise que la Région s'est engagée à hauteur de 50 %. Il indique qu'il sera attentif à l'examen qui sera fait des attentes particulières des collectivités.

M. POIVRE, après avoir présenté l'équipe de la DREAL en charge de ce dossier, rappelle l'historique, le contexte et le cadre juridique dans lequel s'inscrit l'opération et l'avancement de l'opération. Il précise que les études ont commencé il y a un an et demi et ont abouti aux trois variantes soumises à la concertation publique. Celle-ci a commencé le 16 juin 2014 et se terminera le 11 juillet 2014.

M GOMI présente la démarche ayant conduit à proposer trois variantes. Il précise qu'à l'issue de cette concertation une variante sera retenue par le maître d'ouvrage. Cette variante fera l'objet d'études approfondies en vue d'être soumise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La parole est donnée à l'assistance

M. VAN LIT demande pourquoi le tronçon le plus important de la RN164 qui est la jonction entre la RN12 et la RN164 n'est pas encore réalisé en 2x2 voies.

M. LAHELLEC indique que ces travaux ont bien commencé entre Saint Méen et la RN12 depuis cette année et qu'ils s'inscrivent dans un objectif plus ambitieux de mise à 2x2 voies de l'intégralité de la RN164

Une riveraine souhaite connaître l'impact réel d'un tel projet routier sur l'environnement

M. POIVRE indique qu'un inventaire faune-flore exhaustif a d'ores et déjà été réalisé sur une année complète, que l'impact du projet sur le bruit et les zones humides a été examiné dans le cadre de la recherche des différentes variantes (mise en place de sonomètre et modélisation du bruit, visites terrain). Ces impacts environnementaux seront encore plus approfondis pour la variante retenue.

M. VAN LIT souhaite connaître le devenir de la longère située directement au Nord-Ouest du giratoire de la poterie

M. GOMI indique que si une des variantes 1 ou 2 était retenue suite à la concertation, le rétablissement de la

RD1 se ferait par un pont dont les rampes nécessiteraient des remblais importants et donc des emprises qui impacteraient très certainement cette propriété. A ce stade des études, c'est l'unique habitation qui nécessiterait une démolition si une de ces 2 variantes était retenue.

Mme AMIOT habitant la Bréhaudière indique que sur les photomontages présentés sa maison a disparu et qu'elle est défavorable aux variantes 2 et 3.

M. POIVRE indique qu'il s'agit d'une erreur matérielle de représentation.

Mme COUSIN souhaite connaître les critères prioritaires parmi tous les critères présentés.

M. POIVRE répond que tous les critères présentés peuvent avoir leur importance. La concertation est là pour permettre de mesurer le poids que chacun donne aux différents enjeux avant de faire un choix.

M. GOUYETTE fait remarquer que les 3 variantes présentent toutes des impacts acoustiques compte tenu de la proximité de zones habitées : la variante 1 est très proche de la zone urbaine de Plémet, les variantes 2 et 3 passent à proximité de hameaux. Pourquoi d'autres tracés plus éloignés de toute habitation n'ont-ils pas été retenus ?

M. POIVRE indique que plus de 25 variantes ont été examinées dont certaines encore plus éloignées ou passant au Nord de Plémet. Les trois variantes retenues et présentées à cette concertation résultent des premières études et des conclusions du comité technique et sont celles qui offrent les meilleurs compromis. Les variantes plus éloignées ont naturellement tendance à être plus longues, donc plus chères et avec plus d'impacts sur le foncier agricole, les milieux naturels ou le paysage.

M. ROPERS constate que les variantes 2 et 3 ont une emprise forte sur le monde agricole alors que la variante 1 a un impact nettement moindre. Il souhaite savoir quel est, pour le Maître d'Ouvrage, le critère de choix prépondérant entre « impact sur l'environnement » ou « impact sur le monde agricole ».

M. POIVRE rappelle que le choix de la variante retenue se fera sans a priori, que ces deux critères sont en effet importants mais ne sont pas les seuls étudiés. Lorsque le choix de la variante retenue aura été arrêté, des études approfondies seront conduites notamment à travers des investigations complémentaires sur les zones humides impactées, sur les impacts acoustiques, sur le monde agricole avec des rencontres individuelles avec les exploitants permettant ainsi de mieux cerner les impacts du projet et de réfléchir à des mesures correctives ou compensatoires.

Mme CHEIX indique que les travaux présentés ignorent l'histoire des différents hameaux du secteur qui, pour certains d'entre eux, ont développé une certaine convivialité entre leurs habitants qui pourrait être menacé par le projet routier. Ainsi les variantes 2 et 3 couperaient des liaisons entre les différents hameaux notamment au niveau du hameau de la Bréhaudière. Elle ajoute que le tracé proposé impacterait la station de suppression de Coetlogon récemment réalisée.

M. POIVRE prend note de cet argument et indique que, concernant la station de suppression, le Syndicat sera interrogé.

M. TOUSSAIN indique que même sans le projet routier de 2x2 voies, les résidents de l'IME se plaignent du bruit actuel et il demande qu'un sonomètre soit posé dans son établissement pour constater le bruit routier.

Il souhaite savoir si une distance de recul est à respecter entre la route et les bâtiments en citant comme exemple le bâtiment « Pigeon » qui est à 3 m de l'aplomb de la route au Nord de la ZA du Ridor.

Il rappelle le giratoire de la Poterie qui va être démoli à coûté plus d'un million d'euros.

Il considère enfin que l'horaire de la réunion n'est pas adapté car tombant au moment de la traite des vaches.

M. POIVRE indique que des sonomètres ne sont pas positionnés sur toutes les habitations de l'aire d'étude mais uniquement sur un nombre de bâtiments suffisamment représentatifs permettant de qualifier l'ambiance sonore initiale et de caler le modèle numérique qui sera utilisé pour quantifier les impacts du projet retenu. Il insiste sur l'obligation du Maître d'Ouvrage de compenser les impacts acoustiques du projet pour respecter les seuils réglementaires.

Concernant les distances de reculs, ceux-ci relèvent des documents d'urbanisme et il est évidemment possible de déroger à la Loi Barnier sans avoir à déplacer tous les bâtiments qui se rapprocheraient de la route.

M. BOUTRON, répond que l'aménagement du giratoire de Plémet réalisé il y a 2-3 ans a apporté un gain de sécurité important pour les usagers et a probablement sauvé des vies.

M. DIAZ regrette également qu'aucun sonomètre n'ait été implanté à proximité de son habitation.

Un riverain considère que les variantes 2 et 3 qui s'éloignent du centre-ville de Plémet créeraient des retombées économiques négatives.

M. POIVRE souhaite que la commune contribue fortement à ces réflexions en fonction notamment de ses projets de développement local, mais note que la présence de 2 échangeurs en 8kms permettra, quelle que soit la variante retenue, une très bonne accessibilité à Plémet.

Mme Clisson habitant le hameau de la Fourchette s'interroge sur la réelle efficacité des murs anti-bruit.

M. GOMI indique qu'une fois la variante retenue, une étude acoustique sera réalisée permettant, le cas échéant, de dimensionner des protections phoniques permettant de respecter les seuils réglementaires. Une fois ces protections phoniques réalisées et la RN164 2x2 voies mise en service, le Maître d'Ouvrage s'engage à venir faire des mesures phoniques et à compléter les protections phoniques réalisées si elles s'avéraient insuffisantes.

M. VAN LIT demande si des revêtements de chaussées acoustiques seront étudiés pour la suite des études.

M. POIVRE indique que les structures de chaussées qui seront probablement retenues sont des structures offrant parmi les meilleures caractéristiques phoniques et que des solutions plus spécifiques sont une fausse-bonne solution car se dégradant rapidement et difficiles d'entretien.

M. BIA JOSE indique que la RN164 actuelle est traversé très souvent par les ouvriers du CAT. Il pose également la question de l'avenir du restaurant L'Escale et demande la mise en place de macadam anti-bruit.

M. BOUTRON indique qu'il y a des vraies questions sur l'avenir de l'Escale qu'il faudra mieux prendre en compte dans la suite des études. Il indique également la nécessité de mettre en œuvre un échangeur complet à l'ouest et pas uniquement un ½ échangeur comme suggéré dans la présentation. Il prend notamment l'exemple de la commune de Trémoré qui possède ses deux échangeurs complets.

M HERVOCHON, directeur adjoint de l'IME précise que 300 personnes fréquentent le site et demande que le cheminement piéton soit rétabli vers le centre de Plémet

M. POIVRE répond que le rétablissement de ce cheminement sera bien pris en compte.

Un riverain considère que ce projet est coûteux et va apporter de nombreuses nuisances.

M. POIVRE rappelle qu'il s'agit d'un projet avec un réel consensus politique et qu'il n'est pas destiné à embêter les personnes mais plutôt à en faire un atout pour le Centre-Bretagne.

M. BOUTRON rajoute que le désenclavement du Centre-Bretagne permettra de relancer l'économie de ce secteur et donc d'améliorer les conditions de vie de ses riverains.

M ROCHARD rappelle que le général de Gaulle, lors de sa venue à Loudéac en 1968, avait déjà évoqué une réalisation à échéance de 10 ans. Il félicite la maîtrise d'ouvrage et les co-financeurs d'avoir initié cette démarche qui va conduire à désenclaver le centre-Bretagne et souhaite que le projet aboutisse rapidement.

M. MARTINEAU conclut que l'aménagement à 2X2 voies répond à un enjeu de désenclavement du territoire, qu'un tel aménagement est source d'inconvénients et que la période de concertation qui commence est un moment privilégié d'échanges et d'information. Il rappelle que le dossier de concertation et un registre sont mis à disposition du public dans les mairies de Plémet et de Laurenan jusqu'au 11 juillet . Il rappelle que les services de la DREAL tiendront une permanence en mairie de Plémet mercredi 25 juin. Chacun pourra individuellement faire part de ces observations sur les variantes proposées.

M. LAHELLEC conclut en rappelant l'handicap de la périphéricité et de la péninsularité de la Bretagne et souhaite que ce projet dont on parle depuis 50 ans se réalise maintenant vite et bien.

Annexe 9 : Compte rendu de la permanence

RN164 - PLEMET

Concertation publique

Permanence en mairie du 25 juin 2014

n°	Nom	Adresse - qualité
1	M et Mme Pascal Leray	La Poterie 22210 Plémet 06 01 77 95 98
2	M et Mme Amiaux	La Cressaule 22210 Plémet 02 96 25 94 78
3	M Lulbin	Les Terres – Plémet 02 9625 95 13
4	M Daniel Guillemot	(agriculteur à la retraite) Belna – Plémet 02 36 25 64 52
5	Marcadé père et fils	(agriculteurs) La ville Guyomard – plémet 02 96 25 99 46
6	M et Mme Lebreton (retraités parisiens)	La Fourchette - Plémet 02 96 25 64 83
7	Mme Clémence Jouan	(ex adjointe de Plémet en charge des affaires sociales) 29, place du Général Leclerc – plémet 06 32 58 89 58
8		
9		
10		
11	SCEA Morel-Bizet (Roselyne)	la ville Moisan 06 81 91 29 73 en retraite ds 5 ans - succession envisagée par son fils encore étudiant actuellement)
12	M et Mme Laubin (ex habitant de Palaiseau)	Le Bos Josselin 06 81 50 52 98 catcau@aol.com
13	Syndicat d'eau potable du Lié M Lautout (cadre administratif)	Le pont Querra – Plémet Syndicat.lie@wanadoo.fr 02 96 66 35 35
14	M Robert GOUJON	(retraité agricole) La Pierre – Plémet 02 96 25 62 39
15	Mme GOUYETTE	Le Bos Josselin – Plémet 02 96 25 96 08
16	M et Mme MARTIN	4, rue de Bodiffé - Plémet 02 96 25 62 94
17		
18	M Gwénael JOSSE	La ville Moisan -plémet 06 33 41 41 48
19	M et Mme GILMOUR (d'origine anglaise)	34, Branro 02 96 66 32 93 edward.gilmour@orange.fr

20	M BOUTRON Romain	Maire de Plémet
21	M LAINE	
22	M. MARTIN	
23	M. FLACHOT	Branro – propriétaire d'une longère, mitoyenne avec Mme C Jouan
24	M CAILLIBOTTE	Agriculteur Gaec de Guinot
25	M. BAUDIC	
26	M. CLISSON	105 rue de Rennes
27	M DIAZ	Lieu-dit l'Avenue
28	M FLAGEUL, Mme FLAGEUL	Gaec (la Ville Guyomard, la Ville Moisan et Ranguili)
29	M. MARTIN	Ferme de Bodiffet
30	M. BERNARD	Élu minorité
31	M HERVOCHON	Directeur adjoint CAT
32	M Mme BLANCHARD	Propriétaire longère à la Poterie
33	M. RISSEL Philippe	La Ville Moisan (habitation isolée)
34	M URIEN	Longère coté Nord RN à Branro, en cours de réhabilitation
35	M. Mme ROLLAND	Restaurant l'Escale
36	M Mme PATISSOU	Le Hambo
37	M HENRI	Directeur FIP Industries
38	MM ROBLET	49, rue de Rennes, concerné par terrains échangeur Est

Observation numéro 1

M et Mme **Pascal LERAY**

La Poterie

22210 Plémet

06 01 77 95 98

- Privilégient la variante 1.ils jugent les variantes 2 et 3 trop consommatrices de terres agricoles et d'espaces naturels ; la variante 3 qui passe à proximité de leur habitation occasionnerait une gêne vis à vis du bruit.
- Pour les variantes 1 et 2, souhaitent que le barreau qui relie l'échangeur ouest passe au nord de la station d'épuration
- Ont des travaux de réfection de toiture en cours : souhaite être informé rapidement du choix de la variante par rapport à la suite des travaux qu'ils envisagent de réaliser.



Observation numéro 2

M et Mme **AMIAUX**

Favorables à la réalisation de la variante 1

variante 1 :

- souhaite que l'échangeur Est soit positionné entre le restaurant l'Escale et l'entreprise FIP

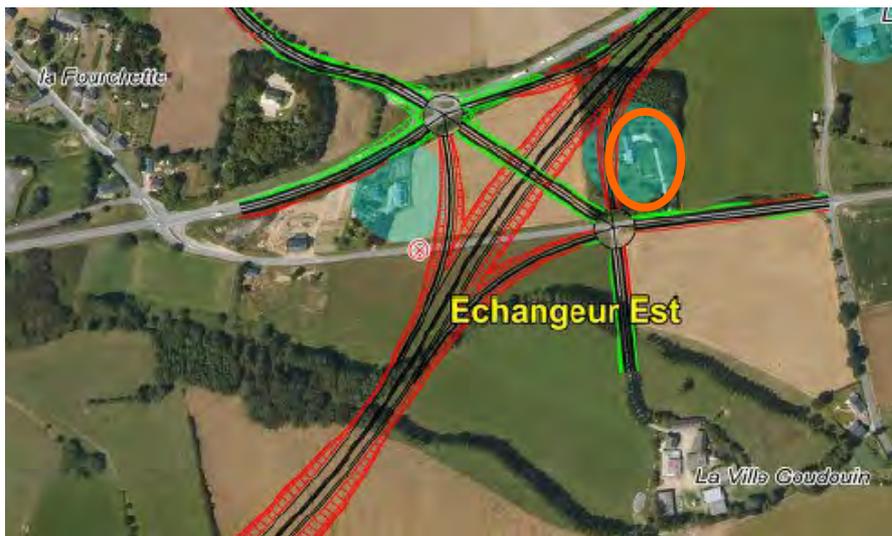
variante 2 et 3 :

- pour la variante 2 la bretelle sud-est de l'échangeur C passe très près de leur maison.
- pour la variante 3 la bretelle nord-est de l'échangeur C passe très près de leur maison ; de plus celle-ci n'est pas référencée dans un secteur bleu identifiant les maisons à protéger contre le bruit
- font remarquer que sur les photomontages du dossier de concertation pages 23 et 26, leur maison a disparu
- si variantes 2 et 3 retenue, demande acquisition de leur maison.

Ce couple est également propriétaire d'une longère au niveau de la ville Guyomard (4 logts en location) qui subirait une gêne sonore avec la variante 2 et 3, ainsi que 2 champs au sud du hameau qui seraient coupés en 2 dans le cas de la variante 2 ou 3.

- pour la variante 3 , ils indiquent que la bretelle de sortie vers plémet passe sur la station de sur-pression du syndicat d'eau potable du Lié.

Résidence principale des Amiaux (plan variante 2)



longère en location (plan variante 2)

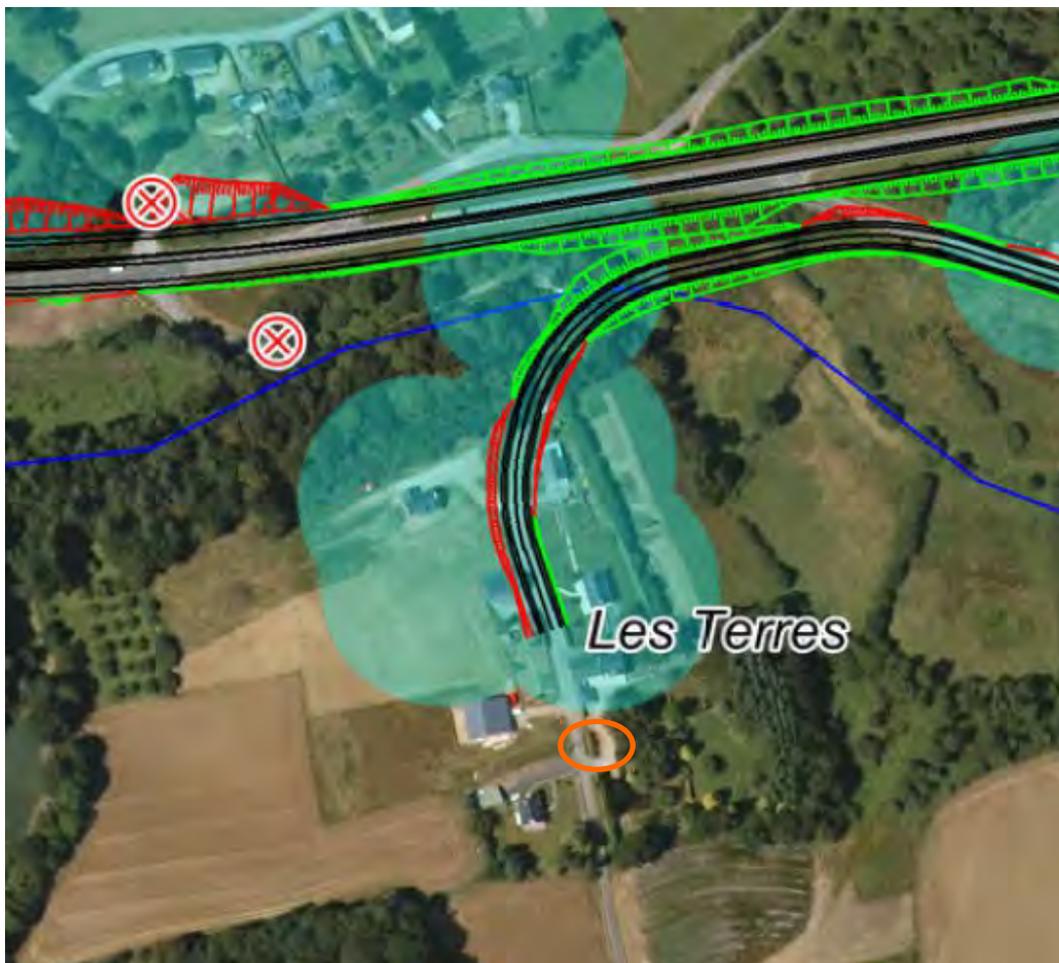


Observation n°3

M LULBIN

Les Terres – Plémet

- maison proche de la variante : pb du bruit lié à cette variante (maison non incluse ds 1 secteur pouvant bénéficier d'une protection ctre le bruit)
- plutôt favorable aux variantes 2 ou 3 car plus éloignées de sa maison (par rapport au bruit)
- la variante 1 entrainerait un allongement de parcours conséquent pour aller vers l'ouest (loudéac,...)
- pour la VAR1, selon lui les salariés de la ZA du ridor habitant dans le sud ouest de l'aire d'étude (quartiers de la trinité / la chèze) risquent de passer devant sa maison sur une route non adaptée pr supporter un trafic « important ».
- au niveau de la ZA du RIDOR, l'usine VAPRAN classé SEVESO devra adapter son plan d'évacuation en fonction de la variante retenue.
- Bien prendre en compte l'ensemble des réseaux existant pour les déplacements à envisager.



Observation n°4

M Daniel GUILLEMOT (agriculteur à la retraite)

Belna – Plémet

02 36 25 64 52

les variantes 2 et 3 impactent 2 parcelles lui appartenant, mais pas de souci pour lui.



Observation n°5

MARCADÉ père et fils (agriculteurs)
 La ville Guyomard – plémet
 02 96 25 99 46

- la variante 1 impacte 5 parcelles dont celle où est située le siège d'exploitation, et accès à la parcelle YA N°7 supprimé.
- La variante 2 supprime l'accès à la parcelle YA N°7, et impacte à cette parcelle à la marge au niveau de l'échangeur C.
- La variante 3 coupe en 2 la parcelle YA N°7
- pour la variante 1, souhaite que l'échangeur Est soit positionné entre le restaurant l'Escale et l'entreprise FIP
- souhaite que la faisabilité de l'extension de la station d'épuration soit bien pris en compte dans les différents tracés retenus.



Observation n°6

M et Mme LEBRETON (retraités parisiens)
 La Fourchette - Plémet

variante 1 :

- maison dans l'échangeur C (entre la bretelle sud-ouest et le barreau desservant le RIDOR). La bretelle passe sur leur terrain (ce dernier jouxte la RN 164)
- souhaite que
- souhaite que l'échangeur Est soit positionné entre le restaurant l'Escale et l'entreprise FIP

variante 2 :

- maison en plein échangeur entre la RN164 et la bretelle sud-ouest (situation encore plus dégradée que pr la variante 1)

variante 3 :

- pas de contrainte pour leur maison

- si variante 1 ou 2 retenue, souhaite l'acquisition de leur maison par l'Etat



Observation n°7

Mme Clémence JOUAN (ex adjointe de Plémet en charge des affaires sociales)
29, place du Général Leclerc – plémet

propriétaire d'une longère mise en location ds le hameau de Branro
selon elle si élargissement à 2x2 au droit de son habitation : ça ne passe pas !
s'interroge sur le devenir de sa maison : vente ou location ?

- souhaite avoir des éléments d'étude plus précis au droit de son habitation (distance de la future route par rapport à sa maison, type de protection ctre le bruit,...)

- souhaite savoir dans un premier temps (automne 2014) à quelle date elle pourra disposer de ces informations



Observations n°8-9-10-11

Groupe d'agriculteurs du Bos Josselin et de ville Moisan

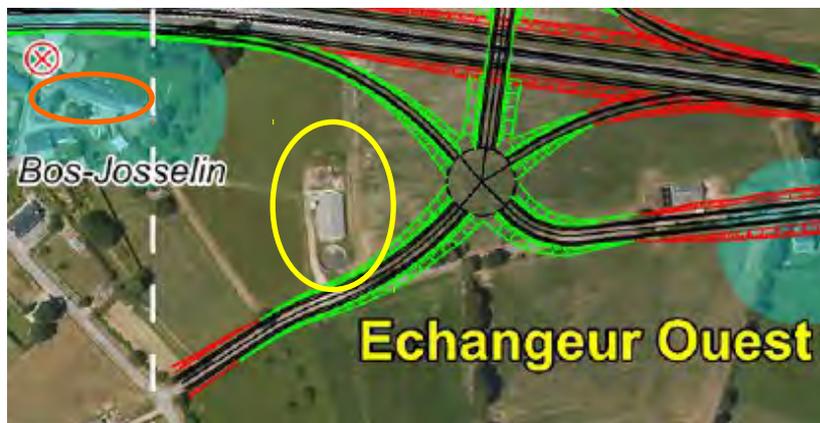
8- ERL François Lemaître
Le Bos Josselin
06 15 69 52 00



Batiment d'élevage
9 - ERL de la Bossette
Stéphane Le Mée
Le Bos Josselin
06 43 49 37 99



10 - Murielle et Loic Marcadé (élevage de canards)
Le Bos Josselin
06 23 16 51 88



11 - SCEA Morel-Bizet (Roselyne)

la ville Moisan

06 81 91 29 73

(en retraite ds 5 ans - succession envisagée par son fils encore étudiant actuellement)



privilégie la variante 1

souhaite connaître les surfaces des emprises agricoles impactées par le projet et le rétablissement des accès qui seront supprimés

variante 1 - échangeur Ouest – B

souhaits :

- décaler la position de l'échangeur vers le RD1 (au niveau du coin sud-est de la parcelle cultivée)
- pour le barreau nord : depuis la rocade ouest emprunter le chemin orienté nord-sud qui relie le RD792 à la RN164, puis longer le petit bois afin d'impacter au minimum la parcelle agricole située au nord de l'échangeur.
- Réalisation d'un passage agricole (pour tracteurs et animaux) de franchissement nord-sud de la RN 164 dans le prolongement de la VC en provenance du hameau « le Meur »

variante 1 - échangeur Ouest – A

en sortie d'échangeur, souhaite de faire passer le barreau qui relie le RD1 le long de la 164 afin de s'éloigner au maximum des habitations - ne pas réutiliser le bout de voirie existant passant proche des habitations.

Font remarquer qu'en sortie d'échangeur, le bâtiment le plus proche de l'échangeur le long du barreau reliant le RD1 est une ancienne porcherie qui n'est plus utilisée mais auprès de laquelle se trouve une fosse à lisier qu'il convient de conserver (appartient au SCEA Morel-Bizet)

- souhaite d'un barreau routier entre le RD1 et le RIDOR pour le passage des engins agricoles

Observation n°12

M et Mme LAUBIN (ex habitant de Palaiseau)
Le Bos Josselin
06 81 50 52 98
catcau@aol.com

favorables à la variante 1/Echangeur B
pour la variante 1, font remarquer que les habitants des quartiers de st sauveur le Bas et du

Bos Josselin devront emprunter un réseau routier communal « peu large » pour accéder à l'échangeur
souhaitent être informés sur les protections contre le bruit envisagées



Observation n°13

Syndicat d'eau potable du Lié
M Lautout (cadre administratif)

Le pont Querra – Plémet
Syndicat.lie@wanadoo.fr
02 96 66 35 35
prsdt : monsieur Lagueux

- pour la variante 3 , la bretelle de sortie vers plémet passe sur la station de sur-pression du syndicat (station comprenant une citerne d'environ 200 m3 refaite en 2013-2014 pour un coût de 150 000 euros



Observation n°14

M Robert GOUJON (retraité agricole)
La Pierre – Plémet
02 96 25 62 39

Favorable à la variante 1 et ok sur la position de l'échangeur C même s'il est impacté par cette variante 1 notamment au niveau de l'échangeur C : le giratoire nord de l'échangeur C et la jonction entre le giratoire et la rocade Est impacte une de ses parcelles agricoles.

Souhaite connaître la surface de des terres agricoles consommées par le projet.



Observation n°15

Mme GOUYETTE
Le Bos Josselin – Plémet
02 96 25 96 08

Favorable à la variante 1 – Echangeur B. toutefois revoir le tracé du barreau nord pour éviter de trop empiéter sur les terres agricoles

Si Echangeur A retenu, la bretelle nord-ouest traverse une partie de son terrain. Si cette option est retenue, elle souhaite que sa maison soit acquise dans le cadre du projet.

Elle fait part également de la gêne provoquée par la variante 1 – échangeur A – pour ses voisins (MM Binard) qui habitent le long de la rocade ouest



Observation n°16

M et Mme MARTIN
4, rue de Bodifié - Plémet

sont favorables à la variante 1

les variantes 2 et 3 coupent en 2 la ferme de Bodifié tenue par leur fils, Jean Martin (exploitation Bio de 20 de ha)



Observation n°17

Cas d'une vieille longère en pierre située dans le carrefour de la fourchette comprenant 2 logements

Propriétaire 1 :

M Michel DANIEL
69, rue Notre Dame - Loudéac
02 96 28 21 08

Mme Régine DANIEL (fille) : 06 26 19 93 70
Et son compagnon : Stéphane (06 62 99 71 79)

Propriétaire 2 (état vétuste) :

M et Mme Paul JOSSÉ
La ville Radio - Coetlogon

Didier et Gwénael JOSSÉ (fils) : 06 86 88 58 50

Famille DANIEL

sont favorables à la variante 1 si possibilité d'acquisition de la maison, sinon favorables aux variantes 2 et 3 si pas d'acquisition possible dans le cadre de la variante 1.

Interrogation sur le devenir de cette maison : vente ou mise en location

Famille JOSSÉ

sont favorables à la variante 1 si possibilité d'acquisition de la maison



Observation n°18

M Gwénael **JOSSÉ**
La ville Moisan -plémet
06 33 41 41 48

favorable à la variante 1/ échangeur A



Observation n°19

M et Mme **GILMOUR** (d'origine anglaise)
34, Branro
02 96 66 32 93
edward.gilmour@orange.fr

maison impactée qq soit la variante.

Souhaite vendre rapidement sa maison : met en avant une qualité de l'air ambiant dégradé non compatible avec les problèmes respiratoires de l'un de ses fils.

Souhaite avoir rapidement des infos sur le devenir prévu pr sa maison (possibilité d'acquisition ?, maintien mais avec quelles protections contre le bruit ?, et quelle distance de la route, infos sur la possibilité de vente ou pas ?...)



Observation n°20

M BOUTRON, maire de Plémet .

Il indique que le conseil municipal se prononcera sur le dossier

Il fait remarquer que le barreau proposé pour le raccordement de l'échangeur ouest à la RD1 compromet une éventuelle extension de la station d'épuration. Il demande que soit étudié un tracé au nord de la RN pour aboutir au niveau de la rue de Bodiffé.

Observation n°21

M. LAINE

fait un certain nombre de commentaires

- desserte de la zone depuis l'échangeur est
- satisfait du nombre important de personnes à la réunion publique mais regrette le faible nombre de question posée en faisant remarquer que la présentation était trop longue
- regrette que l'on prenne
- indique que la commune n'a pas anticiper sur les réserves foncières

Observation n°22

M. MARTIN

pour la variante 3 – échangeur Est, attire l'attention que le tracé passe à proximité d'habitations

Prévoir le désenclavement de l'habitation et du champ d'à coté par l'ex-RN

fait un certain nombre de commentaires

Observation n°23

M. FLACHOT de Branro , copropriétaire d'une longère au sud de la RN avec Mme Clémence Jouan Achat en 1995, la DDE évoquait un élargissement de la RN par le nord Travaux d'extension avec confirmation de l'élargissement par le nord Coté nord : existence d'une habitation appartenant à des anglais et d'un hangar agricole Coté sud : présence d'une maison de caractère
Projet de vente : estimation 400k aujourd'hui 250k€

Souhaite que l'élargissement se fasse par le nord

Demande l'acquisition totale de sa parcelle s'il s'effectue par le sud

Observation n°24

M. CAILLIBOTTE du GAEC de Guinot
parcelle de part et d'autre de la RN
100 vaches laitières
Exploitation appelée à durer (reprise)

Observation n°25

M. BAUDIC ouvrier

Se prononce pour la 2X2 voies

Son habitation est située à proximité des tracés 2 et 3

Protection contre le bruit

Attire l'attention sur le devenir de la parcelle boisée de 90 ares et cultivée de 110 ares appartenant à sa sœur (Mme Boscher)

Observation n°26

M. CLISSON au 105, rue de Rennes

Fait noter que l'angle de sa maison se situe à 35 m de l'axe de la RN actuelle

Terrain de 3000m²

Indique que la 2X2 voie est nécessaire

Note que la variante 1 lui apportera des nuisances

Pose la question de la desserte de l'Escale et de FIP par une voie parallèle qui impactera sa propriété

Se prononce pour la 2X2 voies

Dévaluation parcelle de part et d'autre de la RN pour la variante 3

Observation n°27

M. DIAZ au 105, rue de Rennes

Fait noter qu'il entend le bruit de la RN depuis la Fourchette

Note un allongement de parcours conséquent pour se rendre à Plémet si la variante 1 est retenue

Aurait souhaité un tracé par le nord de la commune

Observation n°28

M. FLAGEUL, Mme FLAGEUL en GAEC

exploitation composée de vaches laitières (45) sur La Ville Guyot, porcherie (110 truies, 800

engraisseurs) à la Ville Moisan et bovins sur Ranguili

Notent un allongement de parcours pour aller vers le Nord de la RN (revoir la position de l'échangeur Est)

Soulignent que les zones d'épandage seront affectées par les variantes 2 et 3 (95 ha en propre + 15 ha mis à disposition)

Intervention de la DCOA (commission départementale d'orientation agricole) pour retrouver des surfaces d'épandage en compensation .

Font noter que l'usine VAPRAN dispose de zones d'épandage d'une surface de 20 ha avec dispositifs d'épandage enterré (eau sous pression)

Par rapport au bruit, souhaitent connaître le recul du tracé par rapport aux bâtiments d'élevage

Maintenir le rétablissement des accès aux parcelles pour les animaux et les engins agricoles

Observation n°29

Mme LE COENT représentant son frère M Martin empêché, agriculteur à la ferme de Bodiffet

Ferme bio de production laitière d'une superficie de 40 ha d'un seul tenant, terrain riche

Favorable à la variante 1 , mais l'accès à la ferme est modifié (nouvel accès par la RD1)

Les variantes 2 et 3 coupent la parcelle et impactent directement l'avenir de l'exploitation

Soulève l'impact des déblais sur la nappe phréatique (bétail alimenté par l'eau du puits, sensibilité aux variations du niveau de la nappe)

Observation n°30

M. BERNARD élu représentant la minorité au sein du conseil municipal

Remet un dossier favorable à la variante 1 avec les propositions nouvelles pour l'aménagement des échangeurs est et ouest

Observation n°31

M. HERVOCHON directeur adjoint du CAT

300 personnes fréquentent le CAT du lundi au vendredi

Nombre d'entre elles logent sur Plémet

Souligne qu'il y aura un surplus de trafic au niveau de l'intersection entre la RD 1 et la voie future de sortie de l'établissement

Importance de rétablir le cheminement avec franchissement pour les piétons

Cheminement assimilé à une « voie verte » - norme CG

Observation n°32

M. et Mme BLANCHARD propriétaire de la longère
demandent que la propriété soit acquise
si la maison est maintenue, demandent le rétablissement d'un accès

Préfèrent la variante 3 (leur propriété n'est pas impactée dans ce cas)

Si variante 1 ou 2 retenue, demandent une indemnisation correcte pour pouvoir construire, soit sur le terrain existant, soit sur le terrain voisin leur appartenant avec dans les 2 cas l'accès à rétablir

Intervention de M Boutron qui s'engage à réviser le PLU si nécessaire

Observation n°33

M. RISSEL Philippe la Ville Moisan

Se prononce pour la variante 1 avec l'échangeur ouest en position A

Demande que le barreau de raccordement à la RD1 soit collé à la RN, ou puisse passer au nord

Observation n°34

M. URIEN propriétaire de la longère coté nord à Branro

S'inquiète du bruit : quelle protection, d'autant qu'un élargissement de la RN par le nord accentuerait les nuisances

Observation n°35

M. et Mme ROLLAND propriétaire et gérant du restaurant l'Escale

Acquis en 2006, 150 à 180 couverts le midi, ouvert de 6h à 22h , vitrine le long de la RN actuelle

Se prononcent pour la variante 1 mais proposent que l'échangeur est soit positionné entre l'entreprise FIP et le restaurant

Les craintes qu'ils émettent en cas de maintien de l'échangeur est sont les suivantes :

- la voie parallèle de desserte empiéterait sur leur parking,
- elle créerait un allongement de parcours pour la clientèle néfaste à la fréquentation du restaurant,

Observation n°36

M. et Mme PATISSOU Le Hambo

Affirment leur préférence pour la variante 1

Demande que l'échangeur est soit déplacé vers la zone du Ridor

Observation n°37

M HENRI directeur de FIP Industries

16 salariés, CA : 4 M€

30 camions gros porteurs fréquentent son établissement par semaine

Se positionne pour la variante 1

Demande une sortie de la zone vers la rocade est

Remet un plan parcellaire du secteur

Observation n°38

MM ROBLET, frères

Se prononcent pour la variante 1

Indiquent que la future 2X2 enclaverait les parcelles YA 7 (bois), YA 6 et YA 9 (ces 2 dernières louées à M Marcadé exploitant agricole à la Ville Guyomard)

Font part que d'autres parcelles dans l'échangeur Est prévu seront enclavées (parcelles 68 et 47a, exploitées par M Marcadet)

Demandent que l'échangeur Est puisse être décalé vers la zone du Ridor.

Annexe 10 : Observations portées sur les registres en mairie

Concertation publique du 16 juin au 11 juillet 2014



RN164



RN164 – Mise à 2x2 voies

PROJET D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE PLÉMET

Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

LAURENAN

Notice d'information :

Du **lundi 16 juin 2014** au **vendredi 11 juillet 2014** se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Plémet.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne deux communes. Il s'agit de Plémet et Laurenan.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Remy Caillibotte chefant du Gaez de Guinet Launenau.
exploitation laitière 110 vaches laitières. Associés
Nous souhaitons la réalisation d'un boviduc permettant
d'accès aux parcelles bordant la RN164 au lieu dit
Guinet - clos Aubin. Nos vaches laitières pourrait
traverser en toute sécurité et cela permettrait notre
exploitation.

Vu Madame Le Maire

le 11/07/2014



Concertation publique du 16 juin au 11 juillet 2014



REGISTRE

Commune de Plémet

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies
Aménagement du secteur de Plémet



RN164 – Mise à 2x2 voies

PROJET D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE PLÉMET

Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

PLÉMET

Notice d'information :

Du lundi 16 juin 2014 au vendredi 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Plémet.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne deux communes. Il s'agit de Plémet et Laurenan.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

- M. André Blanchard - La Poterie - 22210 Plémet
02.96.25.37.56.
- M. Robert Goujon
La Pierre Plémet 02.96.25.62.39
- Mme Joëlle Annick
Le Touridor Plémet 02.96.25.72.46
- Beaudic Christophe
La Sille Guillouard Plémet 08.79.80.08.75
02.96.25.52.48
- Nicot Pierre-Yves
Les Terres - Plémet 06.72.36.76.60
- Mulsant Nathacha
Les Landes - Plémet 02.96.66.04.63
- Flageul Dominique
La Sille Noisan Plémet 06.71.78.91.66
- M. Beaudic Pierre
Rue St Cado Loudéac
- M. Viot Eugène
69 Rue de dinan Plémet
- M et Mme Blouin Renick
La ville Noisan
22210 DLE NEV
- Richard Gaby
19 rue des champs Gauthier
02 96 25 60 79
pour le projet n°1.
- Clisson Patrick et Joëlle
105 Rue de Rennes La Fouduette
0689352014.

Bonjour je suis BAUDIC Christophe.

Je Réside en tant que propriétaire d'une

Maison de campagne depuis 10 ANS.

Le projet de 4x2 voie ne me dérange.

en Rien mais 2 traces quand même.

Mes questions par rapport aux 2 traces.

concernant mon Habitation sont.

1° a combien de mètres va t-elle passer de mon Habitation.

2° toutes les questions seront a voir par rapport au calme et la tranquillité - Actuelle - qui N'y ai pas de voitures - En Abondance.

3° Quelle sont les Infrastructures pour un projet Actuelle et le développement de notre commune ?

4° A quelle stade peut on deviner - une Maison du 15^e siècle -

5° Mon choix personnel restera le projet de élargir la voie - Actuelle

- ÉCRIS par Mail même le 17 juin 2016

BAUDIC

Nicot - P. Yves

Le Projet d'élargissement de la voie actuelle semble le meilleur pour beaucoup, voir pour tout, mais à mon sens il manque de passages ou sous terrains ou ponts pour rejoindre Plémet au niveau de la zone de Restaurant. Escalé

A Ton également prévu des q. passages de protection pour les animaux au niveau de cette quatre voies et passages à Gibier.

- la variante A. semble plus réaliste.

1° au niveau utilisation de terre agricole.

2° évite le sectionnement du territoire et utilise mieux les zones humides, plus de pins pour la faune sauvage.

3° de pins pour la population sera moindre, il y a moins d'habitations compactes.

- toutefois il est important d'utiliser l'existant de remblai pour créer des murs anti bruit et des plantations pour faire une meilleure intégration.

- Il semblerait qu'un passage supérieur soit indispensable entre l'axe 1 et l'axe 2.

et un passage inférieur pour les animaux et Gibier (très présent dans cette vallée du Rivières).

- une clôture de protection pour les animaux semble indispensable des 2 côtés, ne pas faire comme sur le secteur de Douceire où il a été posé un grillage d'un côté et des barbelés de l'autre, véritable piège à animaux.

TE VROT

Habitant la ville de NISAN je me concerne.
Nous sommes pour la variante 1 l'élargissement de la voie actuelle. On souhaiterait des protections Acoustiques qui sont proposées pour l'établissement de Soins.

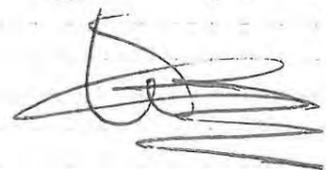


Maryse et Jean-Yves CHAIX

Des 3 variantes proposées la variante 1, aménagement de la route actuelle, apparaît la moins nocive pour l'écosystème, l'activité agricole et le cadre paysagé à préserver absolument. Cependant des aménagements associés à cette variante 1 s'imposent avec une étude d'impact: revêtement de la 2x2 voies conforme au besoin de protection des riverains ainsi que des murs anti-bruit qui ne fassent pas caisse de résonance.

Parmi les hameaux impactés, il ne faut pas oublier de prendre en compte la communauté historique que constituent tous les hameaux du sud de Plémet, anciens quartiers de Saint-Jacques.

Les retombées économiques de cet axe central Breton doivent aussi être perceptibles localement par les Plémétais, tant au niveau des entreprises des commerces, du tourisme et des équipements municipaux.



Mon aménagement sur place privilégié
 suivant le tracé actuel me semble
 répondre aux besoins d'utilité
 publique en préservant la faune et
 la flore.

Les 2 autres variantes passeraient
 sur les nappes ~~phréatiques~~ qui
 alimentent la source de Bodiffet.

De plus les variantes 2 et 3
 amèneraient une cessation d'activité
 pour la ferme de Bodiffet. (en Bio)



la variante 1 semble la plus économique
 mais le ~~problème~~ ^{problème} au niveau de l'échangeur de
 la brehardière pour rejoindre la zone 99. Pas
 camion et les voitures devant-ils passés
 par la rue de laurénan? ou une route
 parallèle sera-t-elle envisagée



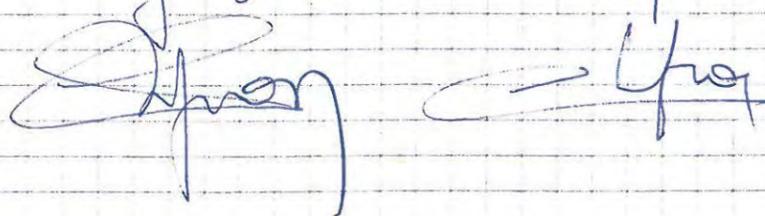
Ketty et Michel CHARRON

Habitant le hameau de Saint-Jacques nous sommes
 favorables à l'élargissement de la RN 164 en 2x2 voies
 Il nous semble que la variante numero un
 serait la meilleure tant au niveau du coût qu'au
 niveau de l'économie de terrains agricoles.

Alors qu'on nous dit qu'il va manquer de terrains
 agricoles il faut à tout prix les préserver.

Nous n'attendons qu'une chose sécuriser le
 carrefour de la fourchette.

C'est la variante numero un qui sera la moins
 nuisible aux riverains (Cressault, Briehaudière)
 Ces villages seraient vraiment enclavés!!!



BAUDIC Christophe le 27 juin 2014

Je suis venu rencontrer un représentant
 de l'état le 25 juin 2014 pour prendre
 connaissance de savoir ce qu'il pouvait
 penser des 3 TRACES sélectionnées
 lui même N'A PAS D'AVIS et lui disant
 qu'il n'avait pas pu contacter avec toutes les
 PERSONNES qui possèdent des terres dans
 l'environnement des tracés proposés
 Ne le dérange pas plus que

qu'il peut répondre. Nous les
contact en Heure et en temps.

"on achète les terres s'ils ne veulent
pas ~~en~~ les exproprie"

Vive la République démocratique
Retour aux Temps des seigneurs
comme au MOYEN AGE.

Pour le TRACE ~~A~~

~~BAUDR~~

1. Pour le projet n°1

le passage de la voie se fait à quelques mètres
de la Brihandière... alors qu'il existe juste en
face des terres non utilisées par l'agriculture.

Un léger fléchissement de quelques centimètres de
mètres permettrait d'éviter une forte nuisance de
l'habitation - merci Messieurs du TP de faire part
de pragmatisme. Eviter les conflits par une
simple analyse technique d'ingénieur.

le 28 juin 2014
Martine Sarré

CHANTAL et Guy Anxieux. Plemet. le 30/06/2014

^{"LA CRESSAULE"}
opposition totale aux variantes 2 et 3 trop "destructives"
favorable à la variante 1 et à un nouveau positionnement
d'échangeur proposé et soutenu par Monsieur LEMAITRE, et qui
entraînera un bon développement économique de notre commune

Allano Dominique et Jean-François, sommes favorable
à la proposition n°1 qui est la moins pénalisante
pour les riverains concernés par ce projet.

Allano

Gannick et Gilbert Briehong

Habitant le village de Breif Turc nous sommes
favorables à l'élargissement de la D64 par la mise en place d'un
Duis d'attente de 30 ans. Idéalement par la création
de nos enfants, alors que nous allons plutôt parler de
cette de nos petits enfants.
Le carrefour de La Fourchette est très dangereux alors que
nous l'emprunons régulièrement (surtout le vendredi après-midi)
La variante n°1 nous semble la plus logique car elle
traverse moins de terre agricole.
Il est à noter que celle-ci est également moins nuisible pour
habitants de La Brihandière et de La Cressaule qui se
trouveraient vraiment entourés et encerclés.
Par ailleurs, il faudrait prévoir un autre positionnement
de l'échangeur afin de préserver ces habitations que nous
soutenons.

(Ceb)

M. et M^{me} LE BRETON Thomas
La Fourchette 22210 PLEMET

Nous sommes favorable à la variante "1"
à condition de positionner l'échangeur EST
entre le restaurant escale et Dépôt FIP. "sortie
EST ZAE du RIDOR : Prévoir mur antibruit et
revêtement chaussée de très haute qualité"

L. Breton

"Je suis tout à fait pour la variante "1"
la plus logique et la moins pénalisante et la moins
nuisible aux riverains"

M^{me} St^{me} Martin Noël nous sommes d'accord pour
la variante n° 1 St^{me} Martin ~~noël~~

M^{me} Martin Georges je suis d'accord pour la variante
n° 1 C/Coctin

Je suis habitant de Plémet

Je ne suis pas touché directement par l'une des
variantes du projet mais en étudiant la
synthèse faite par le DNEAC de Bretagne il
me paraît que la variante 1 est la plus appropriée
compte tenu du plus faible coût et du plus
faible taux de nuisance tant sur le domaine
humain qu'environnemental.

Chminne

M^{me} Bayon J. P. à la Ville Segrémeard PLEMET
Nous sommes favorable pour la variante n° 1
Bayon C/ Bay Grisele

M^{me} et M^{me} MOREL A. le Vauridor PLEMET
sont favorables pour la variante n° 1
la moins coûteuse et qui touchera moins
de terre agricole

Morel A.

Josephine NÉVOT Propriétaire à Plémet en bordure de
la h Voies actuelle - je suis entièrement d'accord pour la
Variante n° 1 Névo

le 8 juillet 2014 13.

M^{me} Yvon ROBERT un propriétaire de la ferme de
la Ville Coctin, Le passage de N° 35 170. Bruy.

Au regard des plans de situation décrits dans
l'aménagement du secteur de Plémet, je constate
que les variantes 2 et 3 sont destructrices de terrains
agricoles. De surcroît, elles séparent la propriété
en deux et suppriment un espace cultivé imputé.
La notion de valeur patrimoniale de la ferme en est
impactée. Seule la variante n° 1 n'impacte pas
cette notion financière. En conclusion, je suis contre
les variantes n° 2 et variante n° 3.

Robert

M^{me} et M^{me} NARIC Michel habitant le brel trol,
sommes favorable à la variante n° 1, car elle
prend moins de terres agricoles, et protège plus
le brel trol, la brehardic et la crevaie
et le brel trol - Naric

M^{me} Batel Anna St Jacques
je suis favorable pour la variante n° 1 qui
je pense arrangerai tous les riverains
Batel

Accord pour le projet un N° 1 Aménagement de
la route actuelle

Hautin Robert

Je suis d'accord pour la Variante N°1 n'y voit aucun inconvénient
Jean Chapel

Jean MARTIN - EARL DE BODIFFET

- Les variantes 2 et 3 condamneraient mon exploitation contrairement à la variante 1.
- Dans le cas de la variante 1, je pense qu'un chemin parallèle à la route sera nécessaire pour les tracteurs coté sud entre le carrefour de la Poterie et la zone artisanale du Ridor.

Pour le projet de la mise à 2x2 voies de la RN 164 le tracé le mieux adapté semble la variante 1 - aménagement sur place - projet moins coûteux - l'existence de la RN existante - la zone d'activité du Ridor serait toujours en bordure de la RN.

Collet Bernard Plemet

Nous demandons à ce que soit retenue la variante 1 pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 sur le Secteur de PLEMET :

- C'est la moins coûteuse - 3ème
- C'est la variante qui endommage le moins les exploitations
- C'est le tracé le plus facile à établir puisque c'est un aménagement sur place, il suit le tracé actuel de la 164.
- Il faut que l'échangeur Est de Plemet soit déplacé et positionné en face le restaurant l'Escale pour permettre de desservir au mieux, la zone d'Activité économique

du Ridor, et l'usine F.i.P et le Restaurant l'Escale et aussi pour permettre certainement de mieux développer l'essor économique de la Commune de PLEMET.

- Les Variantes 2 et 3 endommageraient :
- beaucoup trop de terres agricoles (13ha et 16ha)
- oublie sur la Variante 3 la Station de suppression d'eau du Syndicat Intercommunal du dié au lieu dit "de brehaudière" qui faut le rappeler a été construite pour 1 des batiments en 1987 et le 2ème 2013 - détruisent la Croix de la brehaudière qui est la plus ancienne croix sur Plemet Répertoire cf = Ref Article de presse et Dictionnaire du Patrimoine



La croix la plus ancienne

CROIX DE LA BREHAUDIÈRE
Moyen Âge
Route de Coëtlogon
22080506
Située sur le chemin de Saint-Jacques, cette très ancienne borne semble être taillée dans un menhir. Ce lieu de culte profane aurait donc été christianisé. Le mot inscrit, « INRI », est une abréviation de l'inscription mise par Pilate sur la croix du Christ : « Iesus Nazareus Rex Judeorum », Jésus de Nazareth, roi des Juifs.

- détruisent le lieu dit "de la Pressaule" et bien sur l'habitation

16 - la Variante 3 traverse la parcelle YA 118
et la parcelle de M^r et M^{me} le MOAN Frédéric
et se trouve trop près des habitations.
Sur cette même Variante, absence de Voirie
pour l'habitation de M^r et M^{me} MARTIN Noël
à la bréhaudière

Sur ces 2 Variantes la traversée et la
division de divers exploitations agricoles
- Il ne faut pas oublier aussi sur ces 2
variantes les terres limitées par la ST VARRAN
sur le secteur de la Ville Guyonard. Les terres
et Belna plantées de saules avec canalisations
nécessaire pour l'usine implantée depuis plus
de 30 ans sur la Cogue de Puemer.

En Conclusion, nous sommes favorable à
la Variante 1 avec le déplacement
obligé de l'échangeur Est vers vers
le Restaurant l'Escal et la Zone
d'Activités Economique du Ridor.

Que cette mixité 2 x 2 voies de la RN 164
apporte un nouvel essai économique à
la Commune de Puemer avec une meilleure
sémité sans diviser la Cogue.

M^r et M^{me} Huert
Puemer

~~M^r et M^{me} Huert~~
M^r et M^{me}
Patrick
Oleson
Rue de

17
Nous sommes pour la variante 1
qui serait la plus simple, la
moins ~~coûteuse~~ coûteuse -
Mais nous sommes à 35 m de l'axe
de l'actuelle RN 164 et cette
variante nous rapprocherait de
la nouvelle, nous apporterait
beaucoup de nuisances - notamment
sonores - un peu anti bruit
serait très insuffisant surtout
si le trafic s'intensifie -
de plus une partie de mon
terrain serait pris, nous
rapprochant plus encore - déjà
aujourd'hui le bruit est
insupportable !. Maison achetée en 1988
Nous avons remarqué
également qu'aucun desserte
n'est prévue sur cette variante
pour desservir FIP et l'école
aussi que la partie Nord
de la zone du Ridor depuis
l'échangeur. Impossible de
les faire passer par l'angle de
la Rue de Lamenan et de Rennes
ils y restent coincés -
Après réflexion, nous souhaitons
être exposés de vive voix

18. Comme beaucoup de personnes je suis favorable à la variante n°1 du projet, qui semble en effet la plus simple la plus économique et celle qui épargne le plus de terres d'agriculture. L'autre part la visibilité des cultures de Rizier - terrain respecté de la nature et l'écueil pourra continuer en site protégé comme au d'heure actuel.

Les projets 2 et 3 découpent au parait plus de nombreux plots hameaux au milieu - ils apportent trop de recoupement des aires de habitat, des champs et hameaux de cultures exploitables agricoles.

Inutile comme mesure générale de "copage" d'un 15 ans, tenu par deux et admettant cette copage, il serait dommage qu'il doive faire sur habitat à 10 m d'un 4 voies, et ce d'autant que le coût est à priori - grand

1) LE BAU FIDUCIAIRE

a fait de preuve l'arrangement
révision d'un projet, et un travail
agréable de travailler l'empire et est
que vous accueilliez avec plaisir, avec
mes remerciements.

[Signature]

le 11/07/2014
ETANT très IMPACTES dans les variantes (1, 2, et 3) nous choisirions de soutenir malgré tout la VARIANTE 1 qui reste la moins coûteuse et qui endommage moins les terres agricoles.
Par contre, nous demandons un nouveau positionnement de l'Édangeon EST entre le Restaurant L'ESCALÉ et l'autre par Flippou mieux depuis le Z.A.E du Rizier et la Surme du Restaurant L'ESCALÉ. Cette proposition favorisera un bon développement économique de notre commune.
D'autre part, après avoir envoyé à LA DREAL, courrier et mail sur notre pétition, nous attendons une REponse à notre question qui est la suivante...
Dans la VARIANTE 2 et 3, la maison individuelle "LA CRESSAULE" n'est plus (p 23, 26 et 28 du dossier de concertation).
Nos sommes très attachés à cette maison qui nous avons fait construire il y a 35 ANS. Plus, sera-t-elle détruite??
Comment une ERREUR aussi GRAVE a pu être commise au cours de cette étude si coûteuse?
Depuis des générations nous sommes PROPRIETAIRES et avons vécu depuis 1967 la construction de la RN164, en 1980 → création de la ROCADE et RETENUEMENT!
A chaque fois nous avons été concernés, comme aujourd'hui le 20-11.
Malgré tout, nous acceptons la VARIANTE 1 et nous allons de l'AVANT pour soutenir le DEVELOPPEMENT de notre Bretagne.
MAIS ATTENTION elle présente un FORTE IMPACT SONORE nécessitant un dispositif anti-BRUIT

En espérant avoir été entendus et compris, nous nous battons avec tous CEUX qui s'associeront à nos réclamations et Comptes sur vos REponses

Cordialement

CHANTAL et Guy ARDANT et leurs enfants
LA CRESSAULE PLETET
Tel: 0295 25 94 78
[Signature]

ET POURQUOI PAS COTE NORD (ROCADE)
Fris peut D'HABITATION EN BORDURE DE
CELLE E1 ? SEULEMENT 5,6 km au lieu de 8

le 11/07/2014
Propriétaire d'une longère au sud de
la RN164 sise à Branvo datant des
années 1910 et...

20 une partie en 1993 et l'autre partie
en 1997, je m'inquiète beaucoup pour
l'avenir de cette maison et des conditions
d'habitation - la mise en 2 X 2 voies de
la RN164, l'élargissement au sud ou
élargissement sur place passe près du pignon
de la maison dans tous les cas de figures,
soit 1, 2 ou 3, il n'y aurait pas suffisamment
de place pour la construction d'un mur
anti-bruit - De plus cette maison est en mise

Co. exploitant du Bassin Ville Gouchouin :

- * L'impact du projet ① est reportable
- * Exploitant aussi aux TERRES et à BODIFFE,
le transfert d'un site à l'autre va être
difficile et pour desservir les terres l'ONB et
le CAS il faudrait le pont à ce niveau -
D'une façon ~~simple~~ le M. et 2014

le 11 juillet 2014

Je ne suis pas favorable au ~~classé~~ à la variante
N°1 car j'habite à environ 300m de la RN164
actuelle et je suis déjà gênée par le bruit; par
contre l'une ou l'autre des variantes 2 et 3 m'importe
peu -

Madame Jéglob -

21
en vente; dans ces conditions, il va être très
difficile de trouver un acquéreur - J'espère
que vous tiendrez compte de mes doléances
et que nous nous rencontrerons dans quelques
mois, quand l'étude sera plus avancée -
Clemence Jouan et ses enfants - *CJ*



Annexe 11 : Communiqué de presse



Rennes, le 10 juin 2014

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164 Secteur de Plémet Lancement d'une concertation publique

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition. Cet objectif prioritaire est inscrit dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de la Région Bretagne le 13 décembre 2013.

Au-delà des travaux actuellement prévus dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014, l'État et la Région Bretagne ont décidé de préparer l'avenir et de futurs programmes d'investissements. Ces deux partenaires ont donc engagé un programme d'études, financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement pour chaque section restant à élargir et à les porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Le projet d'aménagement au niveau de Plémet, qui concerne une section de 8 km de longueur environ, se situe entre Bos Josselin à l'ouest et la Lande aux Chiens à l'est. Il reliera ainsi la section Loudéac-La Prenessaye et le créneau de la Lande aux Chiens.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé.

Sur la base de ces études, **une concertation publique sur ce projet est organisée du 16 juin au 11 juillet 2014.**

Les objectifs de cette concertation sont :

- > **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > **Écouter** les avis de la population et de ses représentants
- > **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État, en lien avec le conseil Régional, de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne : Marie VERGOS ☎ 02 99 33 42 11
Région Bretagne - Odile BRULEY ☎ 02.99.27.13.55 ou 06.76.87.49.57

Comment s'informer ?

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier correspondant qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés :

- directement dans les mairies de Plémet et Laurenan
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/>.

Chacun est invité à participer à la :

réunion publique

organisée le **vendredi 20 juin 2014 à 18h30**,
en salle des réceptions de la mairie - 3 rue des étangs - 22210 Plémet.

La réunion se tiendra en présence des représentants de l'Etat et de Gérard Lahellec, Vice-président du Conseil régional en charge de la mobilité et des transports.

Les services de la DREAL organiseront également une **permanence**, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, le **mercredi 25 juin 2014 de 9h30 à 16h30**, en salle du Conseil de la mairie de Plémet.

Et pour participer ?

Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions :

- par courriel à l'adresse suivante RN164-plemet@developpement-durable.gouv.fr
 - dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Plémet et Laurenan pendant la période de concertation et consultables pendant les horaires d'ouverture des mairies.

Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne : Marie VERGOS ☎ 02 99 33 42 11
Région Bretagne - Odile BRULEY ☎ 02.99.27.13.55 ou 06.76.87.49.57

Annexe 12 : Principales coupure de presse

Plémet Syndicat du Lié. Nouvelle tranche de travaux

Le syndicat du Lié s'est réuni jeudi 3 juillet. Le rapport 2013 sur le prix et la qualité du service public d'eau a été adopté à l'unanimité. Une 53^e tranche de travaux a été arrêtée. Le chantier va consister à renforcer et renouveler des conduites sur les communes d'Hémons-toir, Saint-Barnabé, Loudéac, Plumieux, Coëtlogon, Le Cambout (tranche ferme) et Plémet (tranche conditionnelle), sur 6.025 m. L'appel d'offres sera lancé avant la fin d'année.

Travaux d'aménagement de l'usine d'eau dès septembre

Les travaux de la 51^e tranche sont presque terminés. La 52^e tranche va démarrer en septembre par les canalisations de Saint-Barnabé, pour un montant de 790.801 € HT. Il sera réalisé par la SEEG/Cise TP. La réhabilitation du réservoir de La Fourchette, à Loudéac, a démarré lundi, par l'entreprise TSM, de La Chevrolière (44), pour un montant de 90.000 € HT. Des travaux d'aménagement à l'usine d'eau débiteront également en septembre pour un montant de 75.943 € HT et seront effectués par la Saur.

Le conseil général finalisant le projet de mise à 2x2 voies de la



Jean-Noël Laqueux, président, a expliqué la teneur des travaux.

RD700 entre La Motte et Loudéac, le syndicat a adopté l'avant-projet des travaux pour le dévoiement de son réseau d'eau qui feront l'objet d'un groupement de commandes avec le Syndicat départemental d'eau. Le président est mandaté pour signer, avec le département, une convention de financement d'une partie des travaux.

Le diagnostic sur les baches de Malabry, à La Prénessaye, et le

réservoir du Tertre, à Plémet, a permis de constater que leur réhabilitation pouvait attendre quelques années. La tranche conditionnelle de maîtrise d'œuvre de la 52^e tranche n'est donc pas affermie avec le cabinet Safege.

Une délégation de signature est accordée à Christophe Le Ho, premier vice-président, pour intervenir dans les actes administratifs à établir pour les conventions de passage de canalisations en terrain privé.

Avis défavorable pour un échangeur à La Bréhaudière

Un avis défavorable est émis sur la variante 3 du projet de mise à 2x2 voies sur le secteur de Plémet. Cette variante prévoit l'aménagement d'un échangeur pratiquement sur la station de surpression de La Bréhaudière qui vient d'être agrandie et réhabilitée.

Un avis favorable est émis pour adhérer à la procédure d'appel d'offres du centre de gestion de la fonction publique territoriale pour conclure un contrat groupe d'assurance statutaire pour le personnel.

Une indemnité de conseil est attribuée à Éliane Glotin, chef de poste à la trésorerie de La Chèze.

RN 164 > Déviation nord de Loudéac

Des retards au pont de Cojan

Des affaissements de remblai ont suspendu les travaux de ce pont, jusqu'à fin août. La voie communale va être rouverte ponctuellement.

Dans la continuité de mise en 2x2 voies de la RN164 au niveau de Loudéac, les travaux d'élargissement de la section de 3 km, située entre les échangeurs du Chaffaud et de la Ville Donnio, ont débuté il y a un peu plus d'un an et demi.

Alors que l'élargissement des ponts de la Ville Gelfin et du Launay Grésillon (RD41) vient de s'achever (après sept mois de travaux), c'est le prolongement du pont de Cojan qui pose problème.

Trois semaines de circulation

Des difficultés ont été rencontrées lors de l'aménagement de cet ouvrage d'art. Des affaissements du remblai de la RN 164 menaçaient l'intégrité de la route nationale actuelle, au début des travaux. Par sécurité,



Les travaux du pont de Cojan ont pris du retard : la voie communale sera exceptionnellement ouverte à la circulation en août.

ceux-ci ont alors été suspendus.

La Direction interdépartementale des routes de l'Ouest (Diro), qui conduit les travaux, essaie de remé-

dier aux causes de ces affaissements. Initialement envisagée mi-septembre, la date de mise en service prendrait trois mois de retard. Les travaux vont reprendre à la fin

août, pour s'achever courant décembre.

La réouverture de la voie communale est, par conséquence, repoussée. Consciente du désagrément causé pour les usagers, la Diro rouvre cette route, durant trois semaines, du 2 au 24 août. Pour des raisons de sécurité, le Diro demande « à l'ensemble des usagers d'être particulièrement vigilant sur ce tronçon et au niveau de l'ouvrage. La vitesse sera limitée à 30 km/h. »

> Un échangeur fermé 2 semaines

Les travaux de terrassements entamés en mai dernier se poursuivent : ils vont nécessiter la fermeture d'une bretelle d'accès sur un échangeur : celui vers Loudéac et Trévé. Fermeture d'une durée de deux semaines, à compter de mi-juillet. Une signalisation temporaire de déviation sera mise en place dans ce secteur.

Conditions de circulation sur le site web de la Diro : www.diro.fr

permanence
 ritoriale le
 bâtiment
 6 26 33 -

itation, de
 lorgey, ar-
 chitecture,
 d'Armor)
 IDERAL,
 vice urba-
 gratuites,
 avis de ce
 seils judi-

diabétiques
 17 h 30 à

des acci-
 ceptionnel-
 centre du
 e de Pierre
 ce en août.

fi 1^{er} août,
 e de 17 h à

Providence
 ne, malade
 a. Tél. : 24

s vacances.
 gence Tél. :

eataire de
 s impaires.
 14 h 30 à
 ss.fr

t de tendances
 VOTRE PROJET !

aux de qualité certifiées - des nouveautés

EXPO



HEURES

Remontez le temps avec la

Fête des Remparts

les 19 et 20 juillet 2014 à Dinan (22)

Une des plus grandes fêtes
médiévales d'Europe

- 100 000 visiteurs
- Du grand spectacle
- Des milliers de personnes costumées...

Cette nouvelle édition est dédiée aux Découvertes et aux Inventions du Moyen-Âge

Toutes les informations sur www.fete-remparts-dinan.com - 02 96 87 94 94

Fête des Remparts

RN 164 > Beaucoup d'interrogations

200 personnes à la réunion

Le dossier a mobilisé les gens de Plémet et des communes voisines, car le projet d'aménagement de cet axe central en Centre-Bretagne suscite encore plusieurs interrogations.



Une assemblée très attentive au devenir de Plémet.

La salle des mariages était comble, et de nombreuses personnes étaient dehors et dans le hall de la mairie, en quête de renseignements sur les trois tracés retenus par la DREAL Bretagne en concertation avec les élus. « Le désenclavement routier en Centre-Bretagne est une nécessité. La RN 164 est un projet qui a suffisamment attendu. Plusieurs tronçons sont déjà faits, soit 98 km, mais ils ne valent rien si la totalité n'est pas réalisée et il reste 64 km à faire. 20 km sont déjà garantis puisque les travaux ont démarré pour relier Saint-Méen-Le-Grand, Loudéac et Châteauneuf-Du-Faou. Les ressources seront débloquentes en quantité suffisante, à l'exception du tronçon de Mûr-de-Bretagne dont la procédure va être longue en raison des nombreuses contraintes, comme la vallée de Poulancré », a expliqué Gérard Lahellec, vice-président du Conseil régional en charge de la mobilité.

sable du projet, accompagné de son adjoint Patrick Gomy. Celui-ci a indiqué qu'il faudrait entre six et huit ans pour que la 2x2 voie de la RN 164 sur Plémet soit mise en service. La RN 164 est un élément moteur pour la dynamique économique et l'attractivité de ce territoire. Le trafic est actuellement croissant avec une forte fréquentation des poids lourds. Un demi-échangeur permettrait une économie de 1,2 M € et des impacts moindres sur le monde agricole et les milieux naturels.

déjà énorme au Centre de Rééducation Fonctionnelle de Bodiffé. Si le trafic double, selon le tracé retenu, que sera-t-il fait ? » Le problème sera revu.

en deux, Romain Boutron, maire, a répondu : « Non, parce qu'il y aura des échangeurs. L'avenir économique passe par le réseau routier, et il faut permettre à Plémet de se maintenir et se développer ». A l'objection du gaspillage si le rond-point était détruit, le maire a répondu : « Depuis sa création, il n'y a plus eu d'accident mortel. Ce rond-point a sauvé des vies. Quel prix donnez-vous à une vie ? »

Véronique Cousin : « Quels sont les critères prioritaires dans le choix d'un tracé ? » Le coût, les déchets et les zones impactées. Le Ninian et le Ridor resteraient des zones protégées.

Marcellus Van Lit : « Mais quel raccordement à Plémet ? » La réflexion est en cours.

Gérard Treussard : « Que deviendra le rond-point de La Poterie ? » Il pourrait être remplacé par un pont.

Sébastien Hervochoch, directeur adjoint à l'IME : « 300 personnes à pied, en vélo ou en voiture sans permis, empruntent ce rond-point ». Il n'y a pas eu de réponse.

À l'évocation d'un demi-échangeur, le maire a souligné : « Il faut envisager l'avenir économique de la zone, du restaurant l'Escal, du Super U : un échangeur complet faciliterait les échanges ».

Gaby Rochard a eu le mot de la fin en rappelant : « Le général de Gaulle était venu en 1968, et il avait promis que la quatre voies serait faite dans les dix ans à venir. Sauf que cela n'a jamais été fait et que l'argent est parti ailleurs. Je vous félicite de cette démarche pour désenclaver le Centre Bretagne ».

Questions-réponses

Jean-Pierre Bayon : « Quel serait l'impact du bruit sur les habitations ? » La modélisation a été faite à partir de prélèvements réalisés sur place. C'est sur cette base de travail qu'il a été défini qu'une cinquantaine de maisons seraient impactées et pourraient être protégées par un mur antibruit.

Gérard Treussard : « Le bruit de la circulation est

Pont ? Echangeur ?

À l'objection qu'un pont risquait de couper le bourg

Une écoute

Après l'étude qui a duré deux ans, et coûté 700 000 €, puis la concertation publique, le projet sera choisi. « Vous êtes venus très nombreux : nous voulons être le relais partenarial afin d'en discuter », a ajouté Pierre-Alexandre Poivre, respon-

Rocade > Carrefour de La Prénessaye

Un nouvel accident

Plémet, conseil municipal > Doublement de la RN 164

Les élus favorables au tracé 1

Les membres du bureau de l'association RN164 ont assisté aux débats des élus sur le choix du tracé et des réaménagements demandés.



Joël Flageul a ajouté : « Il faudra être vigilant et mettre des panneaux antibruit ». La municipalité a indiqué qu'elle serait vigilante sur le respect de la réglementation acoustique vis-à-vis des habitations riveraines.

Le conseil a émis un avis favorable au tracé n° 1, qui est le doublement du tracé actuel de la RN 164, par 22 voix pour et une abstention.

Yvon Ropert, président ; Chantal Amiaux, secrétaire ; Fabienne Le Mohan, trésorière, et quelques personnes ont écouté le maire, Romain Boutron, exposer la situation à l'aide d'un diaporama. Les trois variantes d'aménagement de la RN 164 pour son futur doublement au niveau de la commune de Plémet, proposées par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne (DREAL) ont été examinées.

Des objections

« Des aménagements sont nécessaires », ont avancé plusieurs élus. « La RN 164 est trop proche du centre-bourg. Il y aura des nuisances sonores au Centre de rééducation de Bodiffé et au lotissement de Jéguet, et l'économie risque d'être impactée. Fera-t-il toujours bon vivre à Plémet ? », a questionné Clémence Jouan.

« Plus le tracé se rapprochera de Plémet, plus l'organisation sera facile. Il y aura une consommation

minimisée des terres agricoles, et un moindre coût en comparaison des autres variantes proposées. Trémoriel et Saint-Méen se sont développés après la mise en deux fois deux voies. Le problème principal reste les deux échangeurs. Je défendrai ce tracé car c'est l'intérêt de la commune », a déclaré Francis Bernard. Le maire a confirmé : « Les quatre voies sont le vecteur de développement du Centre Bretagne. Il y aura une enquête publique qui aura son poids ».

Des aménagements demandés

Le conseil demande donc que cette variante n° 1 prévoie deux échangeurs complets à l'est et à l'ouest de la commune, ainsi qu'une aire de repos, afin de faciliter les échanges pour les commerces et conserver l'attractivité du secteur comme lieu de résidence.

Les élus souhaitent que la discussion soit engagée rapidement avec la DREAL et les partenaires associés, sur le positionnement de ces échangeurs, ainsi que sur la nécessité de prévoir une ou plusieurs liaisons agricoles.

Plémet

Les Amis de Fahelleau > Chez José et Geneviève Brunel

Une naissance le jour même

Les habitants de Fahelleau se sont retrouvés pour leur 12^e rassemblement, une tradition instaurée et suivie par l'ensemble du village.



Quasiment tout le monde était là !

Soixante personnes étaient présentes, c'est-à-dire quasiment tout le village, à la vive satisfaction de José qui préside l'association : « La jeunesse augmente. Nous sommes environ trente habitants l'hiver et un peu plus de estivants. 1644. Un

15 23
76 57
21 25

HPAD à Plé-
à Plémet. Di-
nieux, rentrée

enfants. Il ne
Pour la gym
: le lundi de
e du Minerai.
posée tous les
0. Contact au

, de 19 h 30 à
seph Ateliers
que le mardi
n. Contact et
scraplemet@

, 20 h 30, Au

erai. De 19 h
45 à 20 h 30,
et sont indé-

reprennent à
et renseigne-

la remise des
son de 9h30 à
atoire.

a sortie à Bé-
e du Minerai.
10h30, au gîte

bre.

Club, les ins-
pour la sortie
douce, avec
30, à la salle

ant.

Saint-Caradec

Sainte-Thérèse. Neuf ateliers pour que les talents s'expriment



Mercredi, c'était la journée des talents à l'école Sainte-Thérèse, avec des animations dans tous les coins. Le matin, les enfants, par groupes de neuf issus de toutes les classes, ont participé à neuf ateliers différents : cuisine, peinture, jardinage, danses bretonnes, scrap, origami, peinture yoga et chants. Chaque atelier a duré une demi-heure et chaque élève a pu participer à six ateliers différents. En fin d'après-midi, les parents étaient conviés à découvrir les travaux réalisés par les enfants.

École d'Hilvern.

Le pain n'a plus de secrets



Mardi, les enfants de l'école d'Hilvern ont eu une animation pain. Proposition originale de la part de l'équipe enseignante et qui a séduit les écoliers. Un animateur est venu à l'école pour une initiation à la fabrication artisanale du pain. Il est intervenu le matin auprès des maternelles et l'après-midi auprès des cycle 2. Les enfants sont maintenant incollables sur la confection du pain et chacun est rentré à la maison avec son petit pain « fait maison ». À noter que cette animation a été financée par l'association des parents d'élèves.

Langast

Randonnées semi-nocturnes. 350 participants en lice



Une randonnée VTT conviviale entre copains.

Vendredi soir, les bénévoles du Club cyclotouriste ont organisé, avec succès, leur soirée de randonnées semi-nocturnes de la Saint-Jean. Légère baisse des effectifs, passant de 400 l'an dernier à 350 cette année (180 vététistes et 170 marcheurs). La qualité des circuits n'était pas en cau-

se, tout comme le temps très favorable. C'était tout simplement le match de football dans lequel l'équipe de France jouait dans le cadre de la coupe du Monde. Mais les sportifs présents ont été très satisfaits et la grande fouée a embrasé le ciel, pour le plus grand plaisir des spectateurs.

Plémet

RN164. Trois options pour sa mise à 2x2 voies



Une réunion bien suivie, animée par Gérard Lahellec (vice-président du conseil régional), Michel Martineau (DDTM des Côtes-d'Armor), Pierre-Alexandre Poivre (maîtreise d'ouvrage à la Dreal), Patrick Gomi (Dreal) et Romain Boutron, maire de Plémet.

Vendredi, la réunion publique sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN164, dans la commune et celle de Laurenan, a fait salle comble. Trois options au sud de Plémet ont été présentées.

Le projet prévoit la jonction entre deux sections déjà aménagées à 2x2 voies : Loudéac-La Prénessaye, à l'ouest, et La Lande aux chiens, à Laurenan, à l'est. Elle contournera le bourg de Plémet par le sud. Les options nord, allongeant considérablement le tracé, ont rapidement été abandonnées.

Les plus et les moins

Trois variantes sont soumises à la concertation publique.

La première est un aménagement sur place (ASP). Elle consiste en l'élargissement sur 7,6 km de la RN164 actuelle, limitant l'impact du nouvel aménagement sur le paysage, les milieux agricoles et naturels. Elle est aussi la moins coûteuse (54 M€). En revanche, elle modi-

fierait les modalités d'accès à Plémet. De plus, son chantier perturberait davantage la circulation que ceux des deux autres propositions. La deuxième, de 8 km suit principalement le tracé de l'axe actuel pour s'en écarter sur 3,4 km, entre La Bréhaudière et le giratoire de La Poterie. Plus coûteuse (69 M€), elle se caractérise aussi par des impacts notables sur l'environnement et la construction de cinq nouveaux ouvrages pour franchir les cours d'eau où vivent des espèces protégées. « Cependant, elle garantit des accès à Plémet comparables à aujourd'hui et une gestion du chantier plus facile. »

La troisième variante, de 8 km aussi, prévoit la construction d'un segment neuf de 5,2 km. Plus coûteux (63 M€), ce tronçon quitterait l'actuelle RN164 au niveau de Branro, à l'est, et de Bos-Josselin, à l'ouest, traversant de nombreuses petites vallées. Et donc avec des impacts plus importants sur l'environnement. Il permettrait, cependant, de continuer à utiliser l'actuelle voie pendant les travaux.

Deux échangeurs

Ces trois variantes transformeront toutes le rond-point de la Poterie en

passage supérieur et imposeront deux échangeurs, à l'ouest et à l'est. La concertation devrait permettre de préciser leur emplacement et leur desserte. Et s'il s'agit d'échangeurs ou de demi-échangeurs.

Les riverains ont pu faire part de leurs inquiétudes concernant les nuisances, notamment sonores, des trois tracés. Les techniciens de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) ont tenté de les rassurer. Les acteurs sociaux économiques se sont aussi exprimés sur les dessertes les concernant.

En fin de réunion, un participant a déclaré : « J'ai 84 ans et je me souviens qu'en 1969, le Général de Gaulle, en visite, avait promis l'aménagement de cet axe avant dix ans. Aujourd'hui, faites-le. Je veux le voir ».

▼ Pratique

On peut consulter le dossier d'enquête publique et donner son avis jusqu'au 11 juillet dans les mairies de Plémet et Laurenan ; sur

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr ou lors de la permanence des services de la Dreal, demain, de 9 h 30 à 16 h 30, à la mairie de Plémet.

Allineuc

Bosméléac. Un public restreint au concert



Organiser un concert le soir du match de coupe du Monde France-Suisse, n'était pas l'idéal. C'est ce qui a été constaté par Isabelle et Ronan, les gérants du camping de Bosméléac, qui proposaient une scène ouverte aux artistes, vendredi, dans le cadre de la Fête de la musique. Qu'à cela ne tienne, ce n'est que partie remise, il y aura d'autres rendez-vous festifs plus tard et, cette fois, hors matchs de coupe du Monde.

À SAVOIR

UZEL-PRÈS-L'OUST

Exposition photo. D'aujourd'hui jusqu'au mardi 30 septembre, « Regards d'hier pour demain », exposition photo de Sylvain Roca-

boy montrant les changements opérés par l'homme sur le paysage en Centre-Bretagne depuis un siècle, à l'Atelier musée du tissage.

Annexe 12 : Avis institutionnels reçus



REÇU LE
- 8 SEP. 2014
DREAL/IST

M. le PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE
Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 5 septembre 2014

Objet: projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet
Dossier suivi par M. Pierre-Alexandre POIVRE.

Monsieur Le Préfet,

Vous m'avez invité à participer à la consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet et je tiens tout d'abord vous en remercier.

Après avoir pris connaissance des documents fournis, mon point de vue, en tant que représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest, est de soutenir la variante 1 qui, au vu de l'analyse comparative, apparaît comme étant la solution présentant le plus d'arguments favorables, y compris en termes budgétaires.

Son seul inconvénient est la perturbation de la circulation pendant la période des travaux ; la sécurité étant une des préoccupations majeures de l'ACO, je compte bien que le maximum de précautions seront prises pour préserver la sécurité les usagers et des riverains, un des moyens étant évidemment de contenir au mieux la durée des travaux.

Vous souhaitant bonne réception,
Veuillez recevoir, M. Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Ph QUINTIN
Psd Départemental
ACO Côtes d'Armor

IST-DMOI-65-A245

Yvon ROPERT
2 impasse du Hil
35170 BRUZ

REÇU LE
- 8 SEP. 2014
DREAL/IST

05 septembre 2014

à

DREAL

M. Pierre Alexandre POIVRE

10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Monsieur,

L'association d'une « alternative raisonnée de la variante N°1 de la RN 164 pour l'aménagement du secteur de Plémet » a été créée courant juin 2014.

Nous souhaitons apporter des solutions alternatives aux projets que vous nous proposez. Vous trouverez nos attentes dans le rapport ci-joint.

Nous restons à votre disposition pour tout échange à ce sujet.

Veillez agréer, Monsieur, nos sentiments les meilleurs.

Yvon ROPERT
Président de l'association
06 22 81 69 24



Lettre de positionnement de l'association.

L'association d'une « Alternative raisonnée de la variante N°1 de la RN164 pour l'aménagement du secteur de Plémet » a été créée pour défendre les riverains, les propriétaires fonciers et immobiliers quant aux perspectives d'aménagement sur la commune de Plémet. Sa vocation est également de faire des propositions d'amélioration en concertation avec ses adhérents et la mairie.

Le trajet défendu est clairement défini, la variante N°1 est le seul tracé intéressant. Il présente une version financière la plus économique. Son emprise sur les terres agricoles est plus faible que les deux autres versions 2 et 3. Ce point est important pour un secteur où le milieu agricole reste une source primordiale d'activité. La destruction des habitations y est réduite. L'environnement naturel y est le moins impacté.

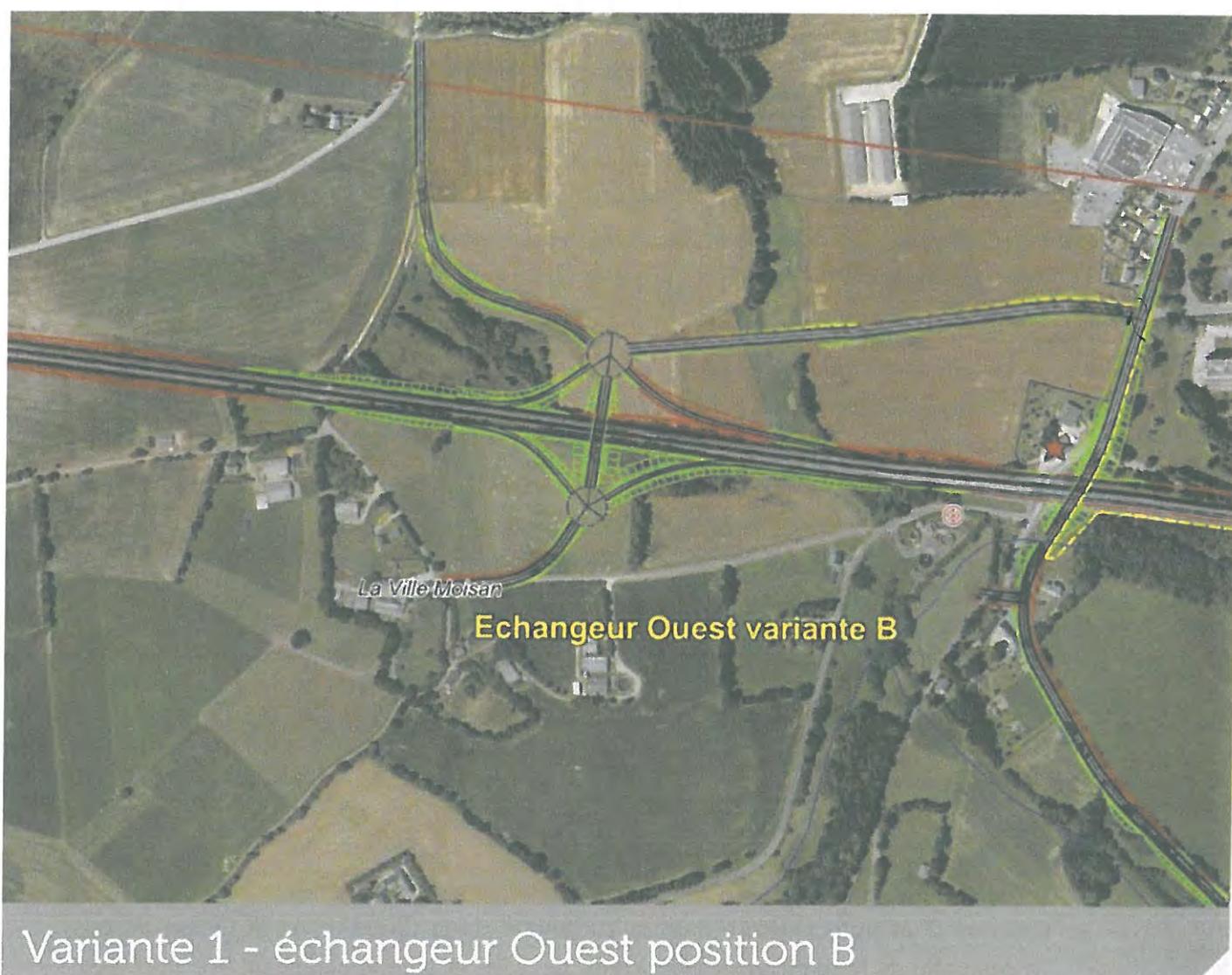
Le passage en périphérie proche du centre-ville ne peut qu'aider au développement urbain. La vitalité industrielle et commerciale de la commune sera au rendez-vous. Le but premier de cet RN164 est de développer le centre Bretagne, Plémet ne peut qu'en profiter.

Dans un souci de protection des habitations, de l'emprise des terres agricoles, du développement commercial et industriel de la commune, nous vous proposons les modifications suivantes :

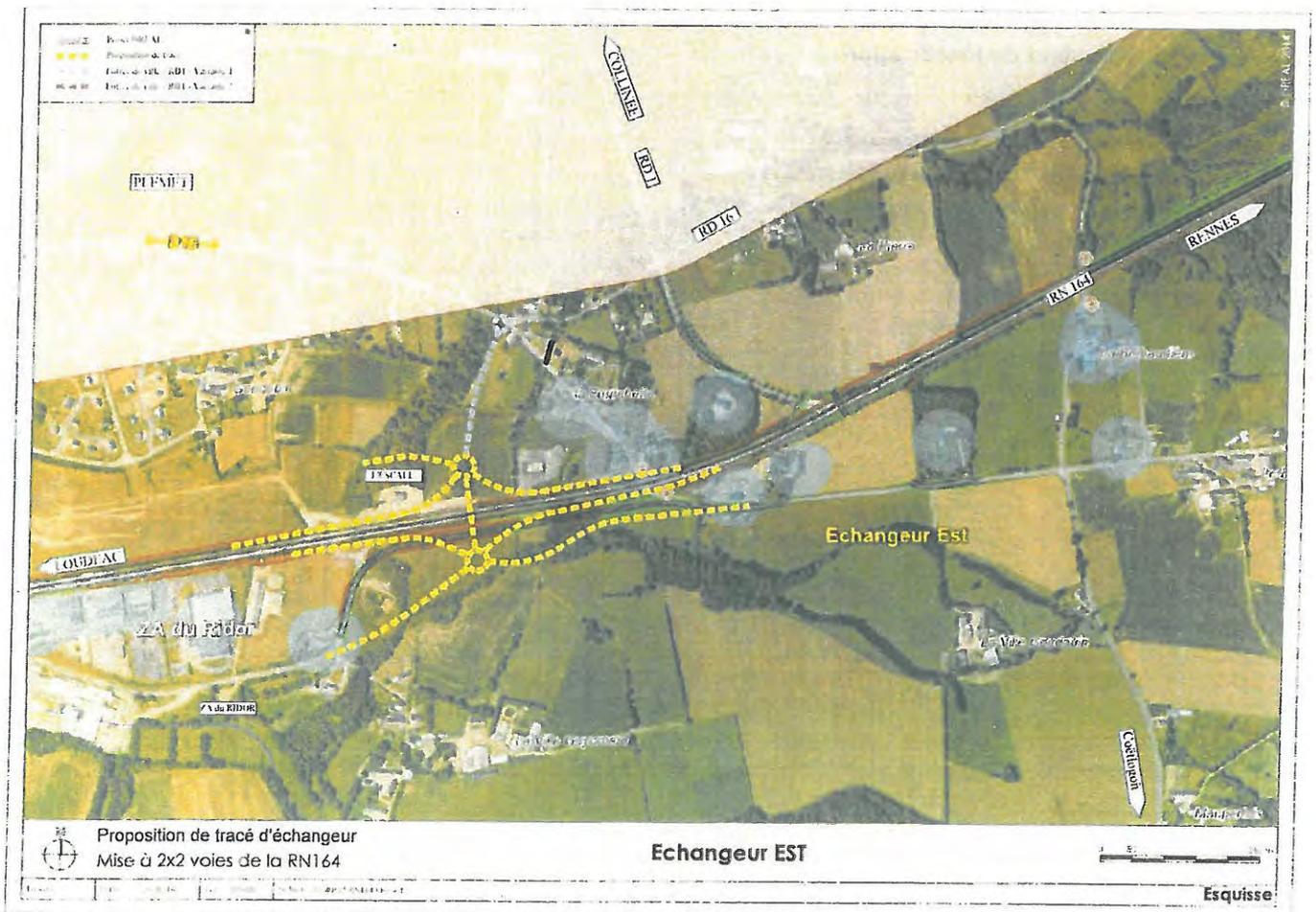
Pour la bonne compréhension, nous commencerons le descriptif depuis le secteur ouest, Bos Josselin pour finir par le secteur Est la Bréhaudière – Branro.

- Création d'un **pont agricole** dans la continuité de la CR 231 vers la CR234 au Bos Josselin afin de faire passer les véhicules agricoles et animaux dans un axe Nord Sud. Le poids de ces engins agricoles pouvant dépasser les 50 tonnes. Les passages sont réguliers. Ce pont ne nécessite qu'une seule voie.

- **L'échangeur du Bos Josselin** serait positionné selon la position B proposée par la DREAL avec quelques modifications de tracé évitant une emprise trop importante des terres agricoles. Le positionnement souhaité viserait à décaler ce tracé de 50 m à 70 m vers l'est. La sortie vers la rocade nord viendrait longer en lisière nord, la zone boisée dite « Le Palais » N° de parcelle EY37. Cette zone pourrait, suite à un aménagement, devenir zone de repos. Une voie en direction du centre-ville favoriserait l'accès. Elle supprimerait la voie au sud de cet échangeur rejoignant la RD1. Elle bloquerait le développement de la station d'épuration. Cette option d'échangeur ouest, position B, évite la destruction de terres agricoles, réduit le bruit au niveau du village du Bos Josselin. La parcelle YE37, dite « Le Palais » pourrait être envisagée comme zone d'aménagement de repos. Elle propose aux voyageurs d'aller au centre-ville pour des achats – essences, vivres.



- En ce qui concerne l'échangeur EST, son positionnement dans cette variante 1 est incorrectement placé. Il supprime des espaces de terres agricoles importants de la ferme de la ville Goudouin. L'échangeur Nord est placé entre deux maisons, celle de M. et Mme Le breton et celle de M. et Mme Amiaux. La bretelle de décélération passe au bout du pignon nord de la maison de M. et Mme Le Breton. Le rond-point ainsi que la bretelle d'accélération sont placés à quelques mètres à l'Est et au Nord respectivement, de la maison de M. et Mme Amiaux. Ces deux maisons n'auront plus aucune valeur immobilière sur le marché. De plus, les risques d'accidents sont possible vu la proximité des voies. Le bruit occasionné par les véhicules interdiront tout moment de détente extérieur. Cet échangeur EST est à déplacer de 800 mètres vers l'ouest, entre la ZAE du Ridor et le carrefour de la Fourchette. L'une des nombreuses variantes proposées par la DREAL, passe à cet emplacement. La variante E1. Ce nouveau positionnement se trouve sur la zone foncière de la CIDERAL. Les entrées et les sorties sur la RN 164 ne posent aucun problème. L'accès de la zone d'activité du Ridor s'en trouve renforcé favorisant son développement industriel. Le restaurant « l'Escale » bénéficiera de cet échangeur dans les deux sens. Une liaison vers le centre-ville sera à développer. La mairie propose un axe possible d'étude.



- **La sortie** actuelle vers la **rocade nord** en direction de Collinée reste en l'état. La bretelle de décélération de l'échangeur du Ridor pourra être la continuité de celle de la rocade.
- Un **pont agricole** peut être envisagé sur Branro selon les attentes des agriculteurs.

La description de ce tracé que nous vous proposons a été vue par les adhérents. Elle correspond aux attentes des propriétaires fonciers et immobiliers ainsi qu'à celles des agriculteurs, afin de minimiser les pertes financières liées à de tels travaux qui sont indispensables au développement de notre région. C'est dans cet esprit que nous avons travaillé afin que toutes les parties s'y retrouvent, au prix de quelques compromis.

Yvon ROPERT
Président de l'association
02 22 81 69 24
RN164PLEMET@gmail.com
www.associationrn164plemet.fr



Saint-Brieuc, le 22 SEP. 2014

références 2014 / 12370
service DID
poste 02 96 62 61 88

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne
Direction Régionale de l'Environnement
de L'aménagement et du Logement
Service IST
10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Monsieur le Préfet de Région,

Deux opérations liées à l'aménagement de la RN164 en 2x2 voies font actuellement l'objet d'une concertation publique prévue par la réglementation en vigueur sur les principes et variantes proposés à ce stade du débat, augurant des réalisations futures.

Il s'agit d'une part de la déviation de PLEMET dont le projet a été soumis à la concertation publique du lundi 16 juin au vendredi 11 juillet 2014 et d'autre part de la déviation du secteur de MUR de BRETAGNE pour laquelle la phase de concertation s'est déroulée du mardi 10 juin au vendredi 11 juillet 2014.

A l'issue de ces concertations, une synthèse des avis et des observations sur chaque projet sera réalisée et rendue publique, et la variante de tracé retenue sera approfondie et finalisée par de nouvelles études techniques en vue d'être soumise à la déclaration d'utilité publique.

C'est dans ce cadre, que vous souhaitez recueillir l'avis de la collectivité.

1 – Déviatiion de PLEMET :

S'agissant de la déviation de la RN164 sur le secteur de PLEMET trois variantes de tracés dites « aménagement sur place », « proche » et « éloignée » sont proposées, et représentées par un itinéraire d'environ 8 km comportant deux échangeurs situés à l'Ouest et à l'Est du projet et dont l'estimation varie dans une fourchette de coût allant de 54 M€ (aménagement sur place – ASP) à 69 M€ (tracé neuf).

Conseil
Général



Selon les principes envisagés à ce stade d'avancement de l'opération, le souhait du Conseil général serait de valoriser un aménagement sur place par un doublement de la voie existante, minimisant fortement l'impact sur les milieux agricoles et naturels mais aussi sur le paysage, projet dont le coût serait moindre. Toutefois, un regard particulier sera à apporter quant aux fonctionnalités, à la fois de desserte du centre bourg de PLEMET et de ses activités, par des raccordements adaptés de qualité (sujet des rétablissements à ne pas négliger) et de connections avec le réseau départemental et notamment avec la future RN 2064.

Le positionnement de l'échangeur Ouest devrait se situer, entre la RD1 et la RD792 qui constitue la Rocade de PLEMET, proche du giratoire de « La Poterie », correspondant à la proposition « B » du dossier de concertation. Cette option nécessite, dans le cadre du projet, la réalisation d'un barreau en tracé neuf assurant la continuité de la RD792, et en parallèle le déclassement de la section de rocade existante.

Le raccordement côté Est doit également privilégier une accessibilité directe du réseau routier national vers le réseau départemental, en l'occurrence la rocade de PLEMET. En cela le positionnement « C » de l'échangeur tel que proposé au dossier de concertation correspond en tout point à une logique de continuité de réseau et recueille notre faveur.

En résumé, sur les grands principes à privilégier sur cette opération, le souhait de la collectivité se porte sur une variante en aménagement sur place intégrant un échangeur Ouest au niveau du giratoire de « La Poterie », et un échangeur à l'Est tel que présenté au dossier de concertation qui nous convient parfaitement, en assurant ainsi des raccordements à la Rocade de PLEMET (RD792) priorités.

2 – Déviation du secteur de MUR de BRETAGNE

Le dossier de concertation élaboré par vos services pour ce projet comporte trois variantes dénommées « Aménagement sur place - ASP », « Nord » et « Sud », pour lesquelles, quel que soit le futur tracé envisagé, le secteur de la vallée du « Poulancre » au nord de MUR de BRETAGNE, constituant une zone Natura 2000, doit faire l'objet d'une vigilance toute particulière au regard de la préservation de l'environnement et donc des exigences liées à la réglementation en la matière.

L'avis de l'Autorité Environnementale sur ces différents aspects, conditionnera fortement le tracé qui pourra être retenu, alors que les ressentis au niveau local sont a priori peu convergents sur le choix de la variante à privilégier.

Le projet de déviation proposé s'établit sur un linéaire de 12 à 13 km, associant deux échangeurs complets à l'Ouest et à l'Est des tracés, respectivement sur les secteurs de « Kermur » (MUR de BRETAGNE) et « Coët Prat » (St GUEN). Un demi-échangeur sur CAUREL constitue une phase optionnelle de l'opération présentée dont le coût

total estimé est compris entre 101 et 103 M€ intégrant le demi échangeur de CAUREL.

Les réunions préparatoires à cette concertation publique ont montré la difficulté de se prononcer sur un tracé plutôt qu'un autre. Malgré tout, il me semble important de prendre en compte la position qui sera privilégiée localement pour asseoir au final notre avis.

Parallèlement, sur l'approche technique du dossier, en tenant compte des études menées par vos services synthétisées dans les tableaux de l'analyse multicritères des différentes variantes, le tracé Nord apparaît comme le plus approprié en termes de moindres impacts.

Dans un objectif d'une prise en compte optimisée des attentes locales et afin de préserver les fonctionnalités d'une liaison avec le projet d'une déviation de la commune de MUR de BRETAGNE, dont l'étude n'est toutefois inscrite à ce stade qu'en « opération de réserve » au Schéma routier départemental (STICA), il importe cependant de souligner que seules les variantes ASP et Sud permettraient à terme cette réalisation départementale, telle qu'elle avait été projetée par le Sud Est de la RD767. Cette disposition ne pourrait s'appliquer à la variante Nord, beaucoup trop éloignée de la voie départementale.

Concernant les accès à la commune de CAUREL mais aussi au site du Lac de Guerlédan notamment, je souhaite rappeler mon attachement à une accessibilité de qualité à ces territoires notamment pour les usagers en provenance de RENNES. Dans ce cadre, la réalisation d'un demi échangeur sur la commune de CAUREL, qui serait par ailleurs conforme aux engagements pris par l'État dans les années 90, ou toute autre approche de raccordement et rétablissement devra être examinée et faire l'objet d'études complémentaires aboutissant à des propositions de desserte.

Dans cet esprit de mise en valeur du patrimoine et par voie de conséquence d'attractivité pour les touristes, il me semble nécessaire d'avoir une attention particulière à une approche environnementale qualitative des rétablissements des voies vertes et du GR qui parcourent et traversent ces sites remarquables.

Au final, il me semble important d'être en phase avec les décideurs locaux sur la variante à privilégier tout en ayant à l'esprit la possibilité de réaliser, à terme, une déviation de la commune de MUR de BRETAGNE, qui ne peut se faire qu'au travers des variantes ASP et Sud et donc d'intégrer ce paramètre dans la réflexion à conduire autour des points d'échanges et de leur positionnement.

Tels sont en première approche, et à ce stade d'avancement et de précisions des études, les grands principes qu'il y aurait lieu à mon sens de favoriser pour un aménagement cohérent du territoire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'assurance de ma considération très distinguée.



Claudy LEBRETON

Chambre d'agriculture
des Côtes d'Armor

Service territoire, économie
et environnement

☎ 02 96 79 22 12

CB/MCL

Dossier suivi par : Catherine Baudet

Objet : RN 164 Plémet

Avis de la Chambre d'agriculture

Monsieur le Préfet
Préfecture des Côtes d'Armor
BP 2370

22023 ST BRIEUC cedex

Plérin, le 9 septembre 2014

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé pour avis avant le 12 septembre 2014, le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de PLEMET. Ce projet comporte plusieurs variantes que nous avons étudiées avec les exploitants agricoles de ce secteur.

Vous trouverez ci-dessous les observations et réserves que nous émettons sur ce projet.

1. Choix de la variante

Parmi les 3 variantes soumises à la concertation, nous considérons que la variante dite de l'aménagement sur place est celle qui présente le moins d'impacts sur le foncier agricole et en conséquence, nous nous prononçons en faveur de ce tracé.

2. Positionnement de l'échangeur Ouest

- **Concernant les interrogations sur le choix d'un échangeur complet ou demi-échangeur**
(page 31 du dossier de concertation)

Un échangeur complet permet de résoudre les problèmes de desserte agricole liés au trafic des camions de lait et d'aliment en direction de Rennes et nous sommes favorables à la variante A de l'échangeur Ouest.

Pour le cas où l'option retenue serait celle d'un demi échangeur conduisant à la suppression du giratoire en direction de Rennes, nous demandons expressément le maintien d'un pont permettant aux exploitants du Sud-Ouest de la commune d'accéder aux parcelles au Nord de la RN 164. Le demi-échangeur ne doit pas conduire à supprimer d'ouvrage supérieur permettant la desserte locale. Il ne semble pas concevable en effet de faire transiter les engins agricoles dans le Centre de Plémet, ce qui serait le cas si l'ouvrage supérieur n'était pas maintenu.

- **Concernant le raccordement entre l'échangeur Ouest Variante A et la RD 1**

La solution actuellement retenue consiste à raccorder l'échangeur Ouest à la RD 1 en longeant la RN 164 par le sud. Cette solution impacte très fortement l'exploitation laitière de ce secteur, tant en raison de la proximité de la stabulation que de l'importance du parcellaire impacté, parcellaire nécessaire au pâturage des bovins.

Nous souhaiterions qu'une solution de faisabilité soit examinée visant à implanter le raccordement à la RD 1 en longeant la RN 164 côté Nord, tout en veillant à ne pas créer de délaissés.

3. Echangeur Est

Nous souhaitons que la faisabilité visant à déplacer l'échangeur Est en limite de la zone du Ridor soit examinée, solution qui permet d'utiliser des secteurs hors parcellaire agricole et ainsi réduit l'impact créé à l'exploitation agricole de la ville Goudouin (plan joint).

4. Compensations foncières

Il n'existe actuellement aucune réserve foncière permettant de compenser les exploitations concernées par les emprises.

Nous demandons que l'Etat sollicite l'intervention de la SAFER dans les meilleurs délais afin que celle-ci puisse se saisir dès à présent de toutes les opportunités foncières susceptibles de compenser les exploitants impactés par ce projet.

5. Rétablissement des accès

Divers problèmes de rétablissement des accès existent sur le projet de tracé puisque certaines parcelles sont actuellement desservies par la RN164 et ne le seront plus à l'avenir.

Par ailleurs, le problème de rétablissement d'une voie pour les tracteurs sur le secteur La Poterie/Les Terres a été évoqué et devra être examiné.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN
Président

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by a long horizontal stroke that tapers to a point.

D16

La Pierre

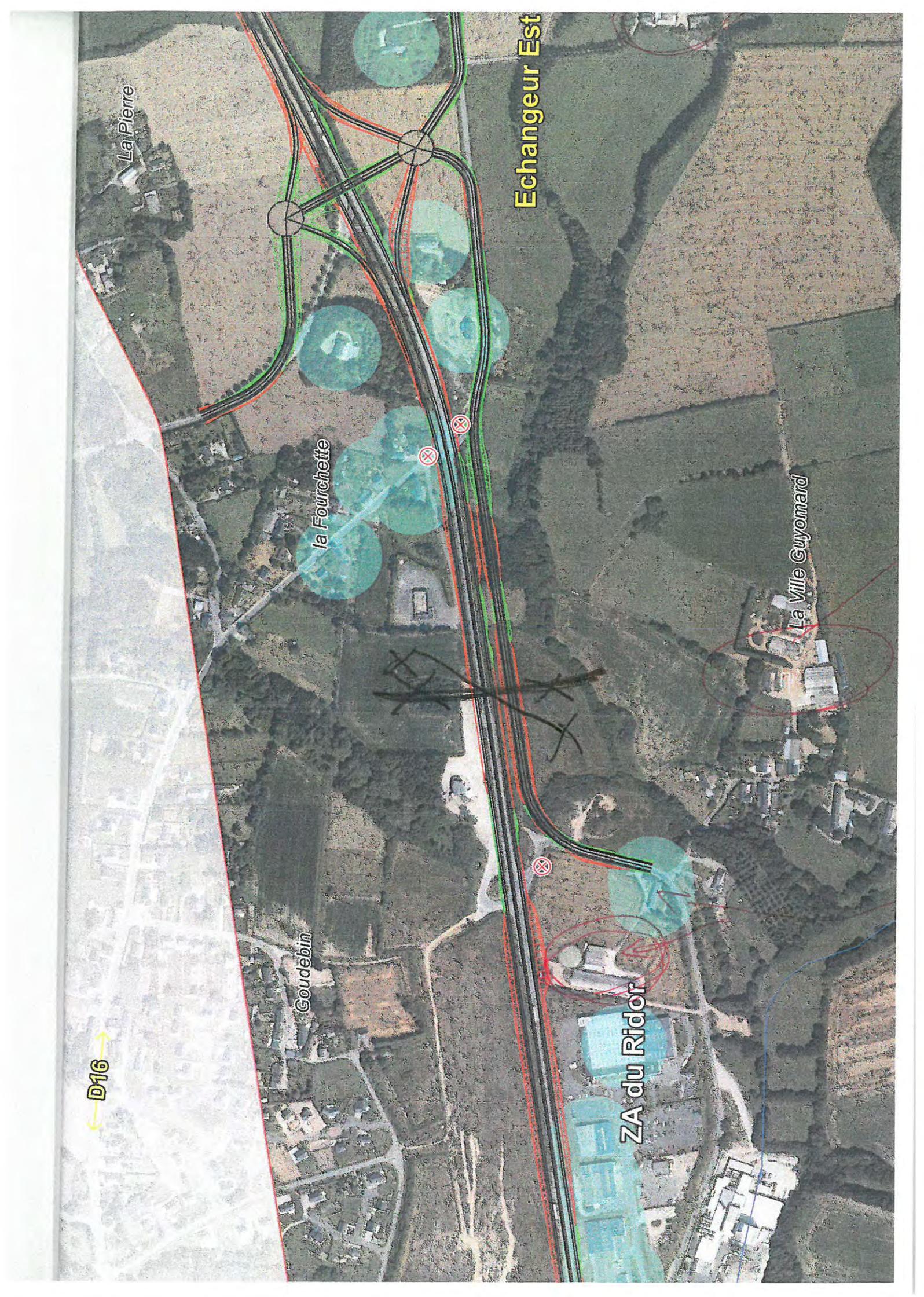
Coudebin

la Fourchette

Echangeur Est

ZA du Ridor

La Ville Guyomard



PREFET DES COTES-D'ARMOR

Direction départementale
des territoires et de la mer

Saint-Brieuc, le 24 septembre 2014

Mission observation des
territoires, développement
durable et paysage

Le directeur départemental
des territoires et de la mer

à

Affaire suivie par :
M. Edouard Morin
Tél. : 02 96 75 66 79
edouard.morin
@cotes-darmor.gouv.fr

Monsieur le préfet de la région Bretagne, préfet
d'Ille et Vilaine

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

OBJET : RN 164 – Avis concertation publique – Aménagement des secteurs de Plémet et Mûr -de-Bretagne

REFER : Transmissions des 12 et 19 juin 2014

Vous m'avez communiqué les dossiers de concertation publique relatifs aux projets d'aménagement de la RN 164 dans les secteurs de Mûr-de-Bretagne et de Plémet. Ces dossiers appellent de ma part les observations suivantes :

Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

La majorité des accidents corporels est localisée au droit des carrefours de « Toul Houz » (RD 767) et « Pont Quémer » (RD 35), la suppression de ces deux intersections avec la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN 164.

Les impacts sur les milieux naturels des trois variantes sont difficilement différenciables, les principales coupures de vallée s'effectuant dans des secteurs identiques pour chaque variante. Toutefois, la création d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre, dans le cadre de la variante « nord », diminue sensiblement l'impact global du projet.

Dans le secteur de Plémet

Cette portion de la RN 164 contournant l'agglomération de Plémet a été une zone fortement accidentogène. De manière à y remédier, deux radars fixes de contrôle de vitesse ont été installés dans chaque sens de circulation avant les carrefours de « La Poterie » et « La Fourchette ». Comme pour le projet concernant le secteur de Mûr-de-Bretagne,

Copie à : – DREAL/IST

la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN 164.

Concernant les impacts environnementaux, la variante « aménagement sur place » présente de forts avantages, notamment, pour la réduction du nombre de franchissement de cours d'eau, la gestion des continuités écologiques et la protection d'espèces, telles la loutre d'Europe et le campagnol amphibie.

Le directeur départemental
des territoires et de la mer,

Gérard Fallon

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes
Ouest

Rennes, le 12 septembre 2014

Service de l'Exploitation

Avis de la DIR ouest

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

**RN 164 – Mise à 2x2 voies dans le secteur de
Plémet**

Nos réf. : 2014-08-14 N164 Plémet

Vos réf. : dossier DUP

Affaire suivie par : Le Poulichet Loïc

loic.le-poulichet@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 02 99 33 47 49 – Fax : 02 99 33 47 72

Courriel : PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr

PJ : cahier de préconisations techniques de l'exploitant pour la conception des infrastructures routières de la DIR Ouest

Cet avis fait suite au courrier de Pierre Alexandre Poivre (DREAL Bretagne/IST/MOAI) du 19 juin 2014, par lequel sont sollicités les services de la DIRO afin de donner l'avis du gestionnaire sur le dossier d'enquête publique qui a été mis à la consultation du public en juin 2014 pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet. L'avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs et ne porte donc pas sur les réseaux secondaires.

La mise à 2x2 voies de la RN164, réalisée sur une longueur de 7600m, comprend la création d'une section courante, de deux échangeurs à chaque extrémité de la déviation de Loudéac, la voie de substitution et une aire de repos sont évoquées. Ce nouveau tronçon se raccordera aux deux extrémités sur un réseau à 2x2 voies existant.

Le statut de la route est prévu en route express avec une vitesse de référence de 110km/h, et accès par échangeurs.

Nous adhérons à l'aspect sécurité du réaménagement de la N164 sur ce tronçon, qui est jalonné de carrefours très divers et peu conformes aux règles des carrefours interurbains, et comme souligné dans l'enquête publique accidentogènes.

Sur un plan général, les projets d'échangeur à lunettes nous conviennent pour la lisibilité des points d'échange et donc de la lutte contre les prises à contre-sens. Aucun projet d'échangeur ne se détache particulièrement. Nous retiendrons l'intérêt du raccordement direct des échangeurs sur les deux extrémités de la rocade de Plémet qui favorise la résolution de l'aménagement des carrefours aujourd'hui à problème tel que le carrefour de la RD 1 à la « fourchette ». Si cette solution est retenue, nous soulevons la nécessaire prise en compte de la problématique visibilité dans le sens Loudéac vers St Méen.

Ci-après, nous présentons des éléments d'analyse pour chaque variante.

Sur le tracé de la variante 1 (aménagement sur place) on perçoit plusieurs courbes et contre-courbe dans une zone de remblai au niveau de « la poterie » ; un tel tracé ne nous paraît pas conseillé à 110km/h sur de grands rayons courts (tracé en plan).

Notre avis sur les variantes de l'échangeur ouest porte sur:

- la perception de la bretelle de sortie qui semble être limite pour le respect de la visibilité au point de sortie.
- la bretelle d'entrée qui se situera en rampe et rendra plus difficile l'insertion des PL vers Loudéac.

Aussi des mesures correctrices devront être prévues : dégagement de visibilité pour l'un ou rallongement de la zone de manœuvre pour l'autre.

Concernant l'échangeur « est » dans le sens Loudéac vers St Méen, le positionnement d'une zone de manœuvre d'une bretelle de sortie en milieu de courbe extérieure n'est à priori pas souhaitable pour la lecture du tracé de la route. Ce point de vue se base sur la vue en plan et en dehors de la perception déblai/remblai et profil en long.

Nous trouvons intéressant le positionnement des échangeurs au point de raccordement des deux extrémités de la rocade de Plémet. Cela simplifie la signalisation et la lisibilité sur le plan de la voie de substitution, qui pourra être utilisé éventuellement pour la déviation de la RN si nécessaire. L'inconvénient de cet itinéraire de substitution reste la présence de carrefours nombreux de voies très secondaires.

La solution aménagement sur place a l'inconvénient d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients en terme de gêne à l'usager, dus au ralentissement de la réalisation des travaux par la multiplication des phases et par la nécessité d'un phasage exploitation plus conséquent et d'autre part pour l'exploitant par la surveillance et l'intervention nécessitant une présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de signalisation temporaire plus fréquente.

Problématique bruit ; Cette variante fait ressortir des zones de bruit en grand nombre. Si le traitement de ces zones se traduit par des constructions de murs de protection contre le bruit, l'incidence financière en entretien courant à moyen terme risque de ne pas être neutre. De plus, des accès pour l'entretien de ces murs anti-bruit devront être prévus .

La variante 2 dite « variante plus proche » :

Même remarques pour les deux propositions de l'échangeur ouest.

Pour l'échangeur « est » , dans le sens st Méen vers Loudéac, le positionnement de la zone de manœuvre d'une bretelle de sortie en milieu de courbe extérieure, n'est à priori pas souhaitable pour la lecture du tracé de la route. Ce point de vue se basant sur la vue en plan et en dehors de la perception déblai/remblai et profil en long.

La variante 3 dite « variante plus éloignée » :

La variante B de l'échangeur ouest sens Loudéac vers St Méen présente également l'inconvénient d'une bretelle de sortie en fin de courbe .

La longueur hors aménagement sur place est supérieure à la solution 2, ce qui limite la longueur de voirie à aménager pour la RD16 (côté est) , de plus les talus paraissent plus doux et l'échangeur « est » est mieux positionné en alignement droit pour sa perception .

POINTS DIVERS :

Nous insistons sur le transfert de domanialité afin qu'il soit réalisé à la mise en service de la nouvelle RN, pour éviter toute gestion de double itinéraire par le service gestionnaire de la DIRO . Et la domanialité des ouvrages d'art devra avoir été clairement identifiée en amont des travaux afin qu'il ne subsiste aucune ambiguïté entre les gestionnaires potentiels, le principe de rattachement de domanialité au gestionnaire de la voie portée étant à retenir. Les emprises du domaine public après rétrocessions devront être aussi réduites que possible afin de limiter l'entretien des dépendances. De même, on s'attachera à privilégier des aménagements paysagers les plus sobres en entretien (talus limités en importance, essences végétales autochtones, etc)

Une voie de substitution est reconnue comme obligatoire dans le dossier DUP mais sans autres précisions ; nous rappelons qu'elle peut avoir une utilité de délestage ou d'itinéraire de substitution, et donc que la largeur de la couche de roulement pour les deux sens de circulation soit au minimum de 6m.

Le principe d'aire de repos est effectivement à retenir, mais à étudier sur l'itinéraire mais son positionnement dépend d'une étude de l'itinéraire. Le positionnement à une heure de route de Rennes est intéressante et recueille l'aval de la DIRO. Elle pourra venir en complément de celle de Rostrenen. La solution d'aire unique pour les deux sens nous convient mieux sur un plan de gestion de l'espace et de l'exploitation de l'aire.

Il convient d'établir en amont de toute esquisse de plans décors un schéma directeur local de signalisation directionnelle sur l'ensemble de cet itinéraire en collaboration avec les collectivités territoriales et la DIR ouest. Ce schéma reprendra les préconisations fixées par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Il faudra tenir compte des modifications qui auront été précisées sur les points d'échange des mentions vertes des échangeurs de raccordement N12/N164 et de celui de Rostronen N/164/D790.

Conclusion :

Les solutions 2 et 3 sont préférables à la solution 1 pour les raisons de sécurité des usagers et des exploitants en phase travaux. Elles permettent de maintenir une voie de substitution correcte permettant de faciliter l'exploitation du réseau en cas de déviation nécessaire de la section courante et de permettre la circulation des véhicules lents hors RN nécessaire au statut de route express proposé.

La solution 3 nous semble être légèrement préférable à la solution 2 sur le plan sécurité et entretien, du fait de ses hauteurs de déblai et remblai moins importantes.

Le chef du PESR,



Lionel LILAS

Copie à : District de St Brieuc
SEM



**Fédération des Côtes d'Armor
pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique**

Ploufragan, le mercredi 10 septembre 2014

**DREAL Bretagne
Service Infrastructure Sécurité
Transports**

**3 avenue de la Préfecture
35 026 RENNES Cedex 09**

Adresse

7 rue Jean Rostand
22440 Ploufragan

☎ : 02 96 68 15 40

☎ : 02 96 68 15 41

✉ : federationpeche22@orange.fr

Objet : Avis sur projet d'aménagement RN164 au niveau de Plémet

V/Réf. : IST-DMOI-PAP-D135

N/Réf. : ML 10-09-2014 / AD

Affaire suivie par Alain Dumont

Monsieur le Préfet,

Vous nous consultez sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet qui présente trois variantes de tracé. Sans porter un choix sur l'un des tracés proposés, les variantes qui minimisent dès le stade projet les impacts sur la continuité écologique et le comportement hydraulique des cours d'eau sont celles à privilégier.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,
Maurice Lebranchu


FÉDÉRATION DES CÔTES D'ARMOR POUR LA PÊCHE
et LA PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE
7, Rue Jean Rostand
22440 PLOUFRAGAN



DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages

Affaire suivie par :
 Françoise Le Page. Tel : 02 99 33 44 48
 Luc Morvan.. Tel :02 99 33 44 91
 Fax : 02 99 33 44 29

Destinataire de l'avis : service IST

Département : Côtes d'Armor
Commune : Plémet
Demandeur : État (DREAL)
Nature du projet : Aménagement de la RN 164
Contexte règlementaire : Espèces protégées, paysages.

REÇU LE
 24 SEP. 2014
 DREAL/IST

Objet :

Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet.

Contenu du dossier :

Le dossier présente trois variantes de tracé du projet de mise à 2X2 voies de la RN 164 au niveau de Plémet, soit environ 8 km avec deux échangeurs :

- Variante 1 « Aménagement sur place » ;
- Variante 2 sud dite « plus proche de la RN 164 » ;
- Variante 3 sud dite « plus éloignée de la RN 164 ».

Les résultats du diagnostic écologique, encore incomplet, et de l'étude paysagère ne sont pas suffisamment exposés dans le dossier de concertation. L'absence de ces éléments ne facilite pas la compréhension des enjeux du patrimoine naturel du site.

L'analyse comparée des variantes n'inclut pas la variante 0.

Biodiversité : Espèces protégées.

Le site comprend des espèces protégées, notamment la Loutre, le Campagnol amphibie, plusieurs espèces de chauves-souris, d'amphibiens et d'oiseaux nicheurs.

- La Variante 1 « Aménagement sur place » limite les impacts sur les milieux naturels, la faune ou la flore. Elle impacte cependant plusieurs zones humides.
- La variante 2 sud dite « plus proche de la RN 164 » entraîne 5 franchissements de cours d'eau.
- La variante 3 sud dite « plus éloignée de la RN 164 » entraîne 8 franchissements de cours d'eau.

Dans les variantes 2 et 3, le franchissement du ruisseau de Plémet peut générer des impacts non négligeables sur la Loutre et le Campagnol amphibie. Ces variantes entraînent une fragmentation



DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages

importante des milieux.

La surface de zones humides impactées par les 3 tracés n'est toutefois pas un facteur discriminant dans l'évaluation des variantes sur le plan des milieux naturels.

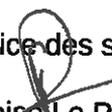
Sites et paysages :

Au vu des éléments du dossier de concertation, c'est la variante 1 « Aménagement sur place » qui semble la moins impactante pour le paysage.

Conclusion :

En conclusion, malgré l'insuffisance des données sur les enjeux du patrimoine naturel, il apparaît évident que l'aménagement sur place est préférable pour la préservation des milieux naturels et du paysage.

L'inspectrice des sites


Françoise Le Page

Le chargé de mission Espèces, biodiversité

Luc Morvan 

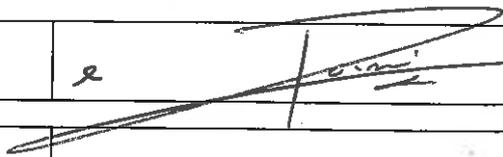
Visé le 24 septembre 2014,
par l'adjoint au chef du SPN


Philippe Arnould

Courrier arrivé le :

11 AOUT 2014

Diffusion/Circulation

<p>Chef de service</p>	<p><i>e</i></p>
<p>Division stratégie des transports</p>	
<p>Division maîtrise d'ouvrage intermodale</p>	<p><i>e</i></p> 
<p>Division transports routiers sécurité des véhicules</p>	

			Attribution	Information	Circulation	Observations
DIR		A. Dupont		<i>e</i>		
DST	Adjoint	C. Bescond				
	ESR	J.S. Courtin				
	ETD	J.B. Moisan				
		Y.M. Héno				
		E. Gaudry				
DMOI	DIR	P.A. Poivre		<i>e</i>		
	Adjoint	P. Gomi		<i>e</i>		
	RDO	A. Braguler				
		G. Simon	<i>e</i>			
		P. Moiteaux				
	Assistants RDO	J.C. Neveu				
		D. Lecoursonnais				
	UFP	A. Terrom				
		T. Jouvance				
	UAD	V. Serrand				
		M. Michelin				
		B. Briand				
		E. Néon				
		A. Montaret				
		F. Prioul				
Fer	S. Le Goff					
	V. Charvet					
	A. Rivat					
DTRSV	DIR	M. Genet				
	UGCTT	B. Chazelle				
	UHSV	B. Boixel				

<p>Enregistrement</p> <p>Enregistrement (mettre 1 croix) <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Date limite de réponse :</p>
<p>Reclamation/Relance <input type="checkbox"/></p>

Instructions de classement ou observations (exemple : Destruction après circulation, classement documentation)

• chaque jour s'il est à une quinzaine de kms de Nordrijaac
• Nous avons ouvert en copie une aire de repos et de contrôle mais
on nous fera éviter de faire aire de promotion touristique

PREFECTURE DE DEPARTEMENT

	ATTRIB.	INFO.		
DIRECTION DU CABINET			OBSERVATIONS DE M. LE PREFET	SIGNATURE
BUREAU DU CABINET				
SERVICE COMMUNICATION				
SIRACED-PC (DSC)				
SECRETARIAT GENERAL			OBSERVATIONS DE MME LA DIRECTRICE DE CABINET	SIGNATURE
SG - CRPP - SIDSIC				
PRC				
DCIAD				
DCL				
DRM				
DRLP			OBSERVATIONS DE M. LE SECRETAIRE GENERAL	SIGNATURE
Sous-préfecture REDON				
Sous-préfecture ST-MALO				
Sous-préfecture FOUGERES				
DDTM				
DDCSPP				
DDSP				
AUTRES SERVICES				

ZONE DE DEFENSE OUEST

	ATTRIB.	INFO.		
CABINET DU PREFET DELEGUE			OBSERVATIONS DE M. LE PREFET DELEGUE REÇU LE 11 AOUT 2014	SIGNATURE
ETAT MAJOR DE ZONE				
SZSIC				
SGAP			OBSERVATIONS DE MME LA PREFETE DELEGUE DREAL/ST	SIGNATURE
REGION DE GENDARMERIE				
AUTRES SERVICES				

PREFECTURE DE REGION

OBSERVATIONS DE M. LE PREFET		SIGNATURE
OBSERVATIONS SGAR		VISA SUIVI

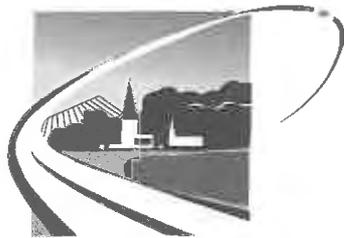
SERVICES	Pour suite à donner	Pour projet de réponse	Pour en parler	Pour info	DIFFUSION AUTRES SERVICES	Pour suite à donner	Pour projet de réponse	Pour éléments de réponse	Pour info
Commissaire au Redressement productif					DRFIP				
Adjoint RO					RECTORAT				
Direction Administrative et financière MK									
Chargés de mission: AG AM~ SA ~ OB ~ BR F d R~ DH ~ MIRE				X	DREAL	X			
Plateforme d'appui interministérielle à la gestion des RH					DRAAF				
Mission régionale des achats					DRAC				
Secrétariat					DIRECCTE				
DRDFE					DIRM				
DRRD					ARS				
DRRT					DRJSCS				
					PREFECTURE 22				
					PREFECTURE 29				
OBSERVATIONS DE LA DIRECTRICE					PREFECTURE 35				
Bureau des affaires européennes					Direction:				
Bureau des contrôles et contentieux européens					PREFECTURE 56				
Bureau des politiques de l'Etat									
Bureau des finances de l'Etat					AUTRES				
Mission d'appui									

DATE :

11 AOUT 2014

CELLULE DE GESTION INTERNE ⇒ Diffusion interne faite le :
Diffusion externe faite le :

- 5 AOUT 2014



Place S^{te} Anne
BP 1
22230 MERDRIGNAC

Tél. 02 96 67 45 40
Fax 02 96 67 45 46
cchm.accueil@fr.oleane.com
www.cchm.fr



Monsieur le Préfet
Préfecture de la Région Bretagne
DREAL / Service IST - DMOI
3, avenue de la Préfecture
35026 Rennes Cedex 09

Merdrignac, lundi 28 juillet 2014

Objet : Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet

*Affaire suivie par Emmanuel Drots, Responsable Développement Economique
Tél : 02 96 67 45 45 – E-mail : cchm.drots@fr.oleane.com*

Monsieur le Préfet,

Je fais suite à votre courrier du 19 juin 2014 relatif à la mise en 2 x 2 de la RN 164 dans le secteur de Plémet.

Nous nous félicitons de la modernisation de cet axe routier, véritable artère vitale, qui aura une incidence positive sur le développement économique de notre territoire et sur le bien-être de ses habitants.

Cette modernisation va certainement entraîner une augmentation substantielle de la circulation des véhicules, et notamment des poids lourds, sur cet axe routier. Aujourd'hui, ce sont près de 7000 véhicules qui empruntent quotidiennement la RN 164 dont 25% de camions.

Dans le dossier de concertation, page 33, vous évoquez le projet de création à terme d'une aire de repos qui pourrait être aménagée au niveau soit du tronçon de Plémet, soit de celui de Merdrignac.

Par la présente, je souhaitais vous faire part de notre vif intérêt pour ce projet qui pourrait, nous le pensons, avoir toute sa place sur notre territoire, qui est en venant de Rennes, la porte d'entrée du Centre Bretagne et des Côtes d'Armor. Cette aire pourrait accueillir les automobilistes et les chauffeurs routiers dans les meilleures conditions et pourrait également constituer un lieu



de promotion touristique du Centre Bretagne. Il n'est nul besoin de vous rappeler que le développement touristique de ce territoire est rendu difficile par l'attraction exercée par le littoral sur les vacanciers. La dichotomie entre l'Armor et l'Argoat n'est pas un mythe mais une cruelle réalité pour nous, élus, qui cherchons à diversifier notre tissu économique.

Pour cette aire de repos et de promotion touristique, nous avons identifié deux terrains situés au pied de l'échangeur qui dessert les communes de Trémoré, de Loscouët-sur-Meu ainsi que deux parcs d'activités communautaires en développement.

Vous trouverez ci-joint un plan de situation et une vue aérienne des terrains susceptibles d'accueillir le projet.

Je reste à votre disposition pour toutes précisions sur ce projet auquel la Communauté de Communes pourrait s'associer.

Je vous remercie de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre proposition et vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, mes salutations les plus respectueuses.

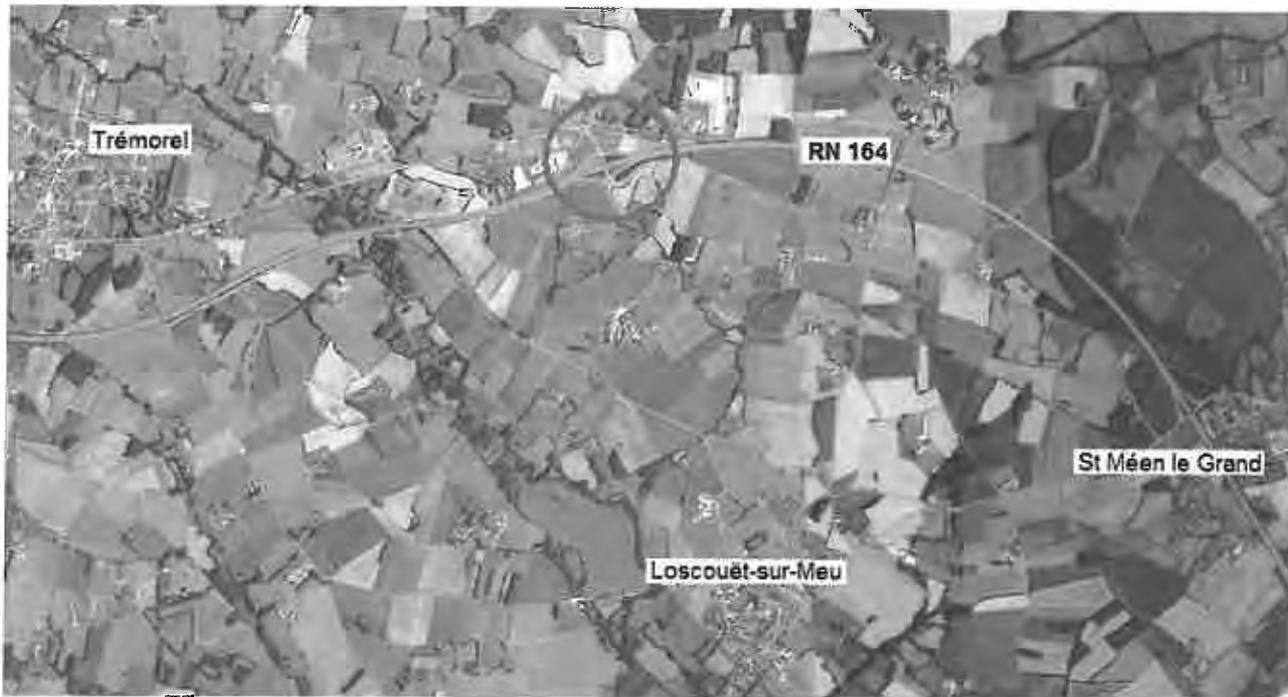
La Présidente,
Régine Angée,
Conseillère Générale,
Maire de Merdrignac



Copie :

- Monsieur le Président du Conseil Général des Côtes d'Armor
- Madame la Présidente de Côtes d'Armor Développement
- Monsieur le Maire de Loscouët sur Meu

Plan de situation



Vue aérienne des terrains pour le projet



COMMUNE DE PLÉMET
Délibérations du Conseil Municipal

Séance du 11 Septembre 2014

L'an deux mille quatorze, le onze septembre ; à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de PLEMET, dûment convoqué, s'est réuni en séance publique à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Romain BOUTRON, Maire.

Présents : M. BOUTRON Romain, Mme NEVO Chantal, M. BLOUIN Pierre-Yves, Mme BOUTBIEN Elodie, M. FERNANDEZ Ronan, M. BOUDARD Bernard, Mme BRICHORY Annick, Mme SAVENAY Brigitte, Mme MOREL Anne-Claude, M. LE MEE Jacques, M. ROCABOY Michel, M. RAULT Patrice, M. LE MAITRE François, Mme DUBOIS Amandine, Mme DREANO Aurélie, FLAGEUL Joël, Mme GODINES Annick, M. ROBLOT François, Mme JOUAN Clémence, M. BERNARD Francis,

Absent(s) excusé(s) : Mme POINEUF Elisabeth pouvoir à M. BOUDARD Bernard, M. RAULT Patrick pourvoir à M. LE MAITRE François, Mme SOULABAILLE Anne-Marie pouvoir à Mme NEVO Chantal

Secrétaire de Séance : M. LE MEE Jacques

2014-09-93 - RN 164 : Avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de PLEMET

M Le Maire informe le conseil que, dans le cadre de la concertation publique organisée du 16 juin au 11 juillet 2014, est appelé à donner un avis sur le projet d'aménagement de doublement de la RN 164 au niveau de PLEMET parmi les 3 variantes proposées par la DREAL.

**Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal
à 22 voix pour et une abstention,**

- EMET un avis favorable au tracé de la future 2*2 voies dénommé VARIANTE n°1 qui est la solution de doublement sur le tracé actuel de la RN 164, considérant que c'est le meilleur choix pour :
 - Le développement de la commune et des communes environnantes et plus particulièrement ses activités économiques
 - Une consommation minimisée de l'espace agricole
 - Son moindre coût en comparaison des autres variantes proposées
- DEMANDE que cette variante n°1 prévoit 2 échangeurs complets à l'est et à l'ouest de la commune ainsi qu'une aire de repos, afin de faciliter pour PLEMET et son bassin de vie les flux entrants notamment pour les commerces et les flux sortants, notamment pour l'attractivité du secteur en tant que lieu de résidence
- SOUHAITE que soit engagée rapidement la discussion sur le positionnement de ces échangeurs et sur la nécessité de prévoir une ou plusieurs liaisons agricoles, en fonction de la position des échangeurs avec la DREAL et les partenaires associés

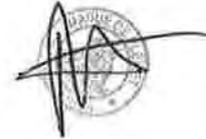
- **SERA VIGILANT** sur le respect de la réglementation acoustique vis-à-vis des habitations riveraines

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an que dessus.

Pour copie conforme

Le Maire,

M. Romain BOUTRON



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

022-212201834-20140911-DEL-2014-09-93-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 15/09/2014

Publication : 15/09/2014

Pour l'"autorité Compétente"
par délégation





PREFET DES COTES D'ARMOR

Direction départementale
de la cohésion sociale

Mission Protection
Des Publics

Affaire suivie par :
Hélène MAZENS
Tél : 02.96.62 83 37
Fax : 02.96.68 84 20

Helene.mazens@cotes-darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le 22 juillet 2014

Le Directeur Départemental
De la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor

A

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement,
De l'Aménagement et du Logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transport
A l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE
10, rue Maurice Fabre
CS 96515

35065 RENNES CEDEX

REÇU LE
24 JUL. 2014
DRÉAL/IST

Objet : Projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de PLEMET

Monsieur le Directeur,

Ce dossier n'appelle pas de remarques particulières de la part de nos services.

Pour le Directeur Départemental
De la Cohésion Sociale
L'inspectrice

Hélène MAZENS



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA RÉGION BRETAGNE

IST-DN01-GS-A237

REÇU LE

26 AOUT 2014

DREAL/IST

Direction Régionale de l'Alimentation,
de l'Agriculture et de la Forêt
de Bretagne

Rennes, le 26 août 2014

Service Régional de l'Eau, des Territoires,
de l'Environnement et de la Forêt

Affaire suivie par : Jean-Claude CHARDRON

Tél : 02.99.28.21.46.

E-mail : jean-claude.chardron@agriculture.gouv.fr

Vos réf :

Nos réf : JCC/TT

Objet : Projet d'aménagement de la RN164
au niveau de Plémet (22)

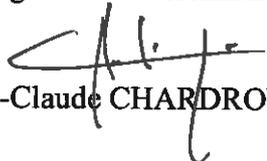
**Madame la Directrice Régionale de
l'Environnement, de l'Aménagement et du
Logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports
10, rue Maurice Fabre
CS 96515**

35065 – RENNES Cédex

A l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE

Veillez trouver ci-joint la copie d'un courrier adressé dans notre service par la DDTM des Côtes d'Armor en réponse à un recueil d'avis en date du 19 juin 2014 concernant l'objet cité en référence.

L'Ingénieur divisionnaire


Jean-Claude CHARDRON

Pièce jointe : 1 copie d'un courrier.

DRAAF Bretagne - SRETEF

Cité de l'Agriculture - 15, avenue de Cucillé - 35047 RENNES CEDEX 9

☎ : 02.99.28.22.20 - 📠 02.99.28.20.55 - 📧 : SRFB.DRAF-bretagne@agriculture.gouv.fr

Site internet : <http://draf-bretagne@agriculture.gouv.fr>

PREFET DES COTES-D'ARMOR

Direction départementale
des territoires et de la mer

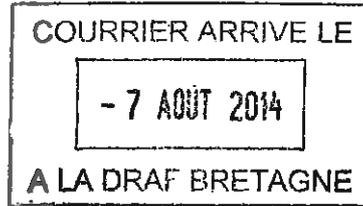
Service eau, environnement,
forêt

Unités eau et milieux
aquatiques, et forêt, faune,
flore

Tél : 02.96.62.47.62
Fax : 02.96.33.29.05
ddtm-seef@cotes-
darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le

- 6 AOUT 2014



Le directeur départemental
des territoires et de la mer

à

Monsieur le directeur régional de l'alimentation,
de l'agriculture et de la forêt de Bretagne
Service régional de l'eau, des territoires,
de l'environnement et de la forêt
Cité de l'agriculture – 15 avenue de Cucillé
35047 Rennes cedex 9

OBJET : aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet (22)

REFER : V/courrier du 25 juin 2014 (affaire suivie dans vos services par M. Jean-Claude CHARDRON)

Je vous prie de trouver, ci-dessous, les remarques de mes services sur le projet de travaux cités en objet :

- sur le volet « nature » :

- la variante 1 «aménagement sur place» est la moins impactante pour les espaces forestiers. Deux types de bois sont impactés : futaie feuillue sur plateau et taillis de fond de vallée. Les principaux espaces boisés traversés sont classés en espace boisé à conserver dans le plan local d'urbanisme (PLU), au titre du code de l'urbanisme ;
- il n'y a pas de zones Natura 2000 ni de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) à proximité mais des espèces protégées y sont présentes comme la loutre, les chauves-souris, des oiseaux... La variante 1 est moins impactante sur les espèces car il n'y a pas de nouveaux ouvrages. Mais si des espèces protégées sont détruites, une demande de dérogation devra être faite et il faudra veiller à limiter la fragmentation des milieux avec cette nouvelle 2 x 2 voies ;

- sur le volet « eau » :

- concernant les variantes 1 et 2 : vérifier que la réalisation de la mise à 2 x 2 voies ne sera pas une contrainte pour la collectivité à moyen ou long terme lors d'une extension future de la station d'épuration de Plémet ;
- concernant les zones humides et les cours d'eau : les inventaires communaux n'étant pas exhaustifs, il sera nécessaire de réaliser une étude précise sur ce sujet.

Le directeur départemental
des territoires et de la mer,
P/Le directeur départemental des
Territoires et de la Mer,
Le directeur départemental des
Unités eau et milieux aquatiques.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Rennes, le 10 JUL. 2014

Le Directeur régional des affaires culturelles

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine
Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement – Service
infrastructures sécurité transports
A l'attention de M. P-A. Poivre
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 09

**Direction régionale
des affaires culturelles**

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par
Jean-Yves TINEVEZ
Ingénieur de recherche
Poste : 02 99 84 59 02
jean-yves.tinevez@culture.gouv.fr

Réf : SRA /

14 - 532

REÇU LE
15 JUL. 2014
DREAL/IST

Objet : Projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet

Réf : Votre courrier IST-DMOI-PAP-D135 du 19 juin 2014

P.J. : 1 carte

Par courrier ci-dessus référencé vous avez consulté la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie, dans le cadre du projet cité en objet.

En réponse, je vous informe que, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur (code du patrimoine, Livre V), le projet fera l'objet d'un arrêté de prescription de diagnostic archéologique préalable aux travaux, en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement.

En l'état actuel de ces connaissances, vous trouverez ci-joint les sites archéologiques recensés par le Service régional de l'archéologie sur les projets d'emprise ou à proximité et leur localisation (cf. plan joint) :

- Plémet – Maupertuis / n° 22-183-0002 : fossé
- Plémet – Maupertuis / n° 22-183-0003 : système d'enclos
- Plémet – La Ville Gondouin / n° 22-183-0005 : système d'enclos

Je vous saurais gré de me faire parvenir le projet d'aménagement retenu à l'issue des procédures de Déclaration d'Utilité Publique.

Pour votre information, deux types de démarches permettent de mettre en place un diagnostic archéologique :

1. Si vous souhaitez anticiper les délais liés au dossier d'aménagement, faire évoluer le projet en fonction de la découverte de vestiges dans l'emprise ou bien maîtriser le plus en amont possible des travaux envisagés les éventuelles contraintes liées à la prise en compte du patrimoine archéologique, vous pouvez déposer une « **demande volontaire de réalisation de diagnostic** » préalable à toute demande d'autorisation de travaux (Code du patrimoine, articles L.522-4, L.524-6, R.523-12. et R.523-14) :

Dans cette hypothèse, il vous revient de me faire parvenir cette demande comportant le plan parcellaire, les références cadastrales, un descriptif du projet, afin de prescrire le diagnostic dans les deux mois suivant réception du dossier.

J'appelle votre attention sur le fait que la redevance d'archéologie préventive (R.A.P.) s'appliquera sur cette superficie, à raison de 0,54 € par mètre carré (taux actuel révisable au 1^{er} janvier), celle-ci étant supérieure à 3000 m².

2. Si vous ne souhaitez pas anticiper cette procédure, le diagnostic sera alors prescrit après l'enquête publique et la DUP, conformément aux dispositions prévues par le code de l'environnement. La redevance d'archéologie préventive sera alors prélevée conformément aux dispositions prévues à l'article L.524-4 du Code du patrimoine.

Le *diagnostic* vise à identifier la nature et l'état de conservation des vestiges archéologiques susceptibles d'être conservés dans l'emprise du projet. Si des prescriptions techniques ne peuvent être mises en place pour protéger les vestiges reconnus, leur sauvegarde par l'étude devra être réalisée avant les travaux. Une *fouille préventive* pourra alors être prescrite dans les trois mois suivant la réception du rapport de diagnostic par la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie. Le coût de cette seconde opération sera à la charge du maître d'ouvrage du projet d'aménagement, conformément aux dispositions de l'article L.523-8 du Code du patrimoine.

Je vous informe toutefois que peuvent bénéficier d'une prise en charge du coût de la fouille préventive par le Fonds National d'Archéologie Préventive (F.N.A.P.), les cas prévus par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur (Code du patrimoine, notamment les articles L.524-14 et R.524-24), c'est-à-dire :

- les constructions de logements à usage locatif construits ou améliorés avec le concours financier de l'Etat, en application des 3^o et 5^o de l'art. L.351-2-, art. L.472-1 et L.472-1-1 du Code de la construction et de l'habitation, au prorata de la surface hors œuvre nette effectivement destinée à cet usage ;
 - les constructions de logements réalisés par une personne physique pour elle-même ;
- y compris lorsque ces constructions sont effectuées dans le cadre d'un lotissement ou d'une zone d'aménagement concerté.

Les demandeurs des deux premiers cas cités peuvent donner mandat à l'opérateur, conformément aux dispositions prévues par l'article R.524-30 du Code du patrimoine. Vous pourrez consulter à cet effet l'arrêté du 2 juin 2006 portant définition du contenu de la demande de prise en charge du coût de la fouille et des pièces à produire pour la constitution du dossier.

La réalisation des fouilles préventives ne rentrant pas dans les cas de figure précédents peuvent faire l'objet de demandes de subvention par le maître d'ouvrage auprès du F.N.A.P.

Je vous rappelle que les opérations de diagnostics et de fouilles ne peuvent être réalisées que par des opérateurs agréés par l'Etat.

Je ne saurais trop insister sur les délais de mise en œuvre de ces opérations, qui, le cas échéant, devront être pris en compte dans le calendrier des projets, conformément aux dispositions prévues par l'article L.425-11 du Code de l'urbanisme et l'article L.512-29 du Code de l'environnement.

Je me tiens à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur ce dossier, notamment sur les pièces à fournir pour une demande volontaire de réalisation de diagnostic (Code du patrimoine articles L.522-4 et 522-6, R.523-12 et 523-14).

Le Préfet de la région Bretagne
Par délégation,
le Directeur régional des affaires culturelles
Pour le Directeur régional



Stéphane DESCHAMPS
Conservateur régional de l'archéologie

 CIDERAL Communauté Intercommunale pour le DE veloppement de la Région et des Agglomérations de Loudéac	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 01 JUILLET 2014	

L'an deux mille quatorze, le Mardi 1^{er} Juillet à 20 heures 30, les membres du Conseil Communautaire se sont réunis à la CIDERAL, sur convocation du Président par lettre en date du 25 Juin 2014.

Etaient présent(e)s :

Titulaires : Guy LE HELLOCO, Yohann HERVO, Jean-Louis MARTIGNE, Pierre-Yvon CORBEL, Sarah SABLE, Arlette MICHEL, Sébastien GILLOT, Benoît LARVOR, Jean-Yves MAHOUDO, Catherine JOURNEL, Laurence BOUVET, Anne CHARLES, Jean-Pierre GUILLERET, André LE TINNIER, Yvon LE JAN, Jean-Luc COLLEU, Daniel THOMAS, Isabelle COROUGE, Jean-Noël LAGUEUX, Jean-Pierre LE BIHAN, Martine CORMAN, Xavier HAMON, Gérard HUET, Christophe LE HO, Monique COLLET, Daniel MICHEL, Béatrice BOULANGER, André CREHIN, Jean-Pierre HUBERDEAU, Jean-Paul DUAULT, Gwénaëlle KERVELLA, Rodolphe LE BRETON, Joël CARREE, Romain BOUTRON, Elisabeth POINEUF, Patrick RAULT, Ange HELLOCO, Martine LONCLE, Benoît CONNAN, Pierrick LE CAM, Gail YOUMANS, Gilles THOMAS, Georges LE FRANC, Jocelyne BOUTIER, Pierre PICHARD, Laurent BERTHO, Mickaël DABET, Nicole LE COUEDIC, Christian LE RIGUIER, Jean-Yves HARNOIS, Guy QUERE, Daniel LE GOFF, Louissette LE MERRER, Yves LE PLENIER, Danielle LEFILLEUL.

Suppléant(s) :

Etaient absents excusés : Paulette GICQUEL, Marylise BESNARD (pouvoir à Mme Béatrice BOULANGER), Isabelle LE BRIS, Julien DAVID (pouvoir à Mr André CREHIN), Odile LE STRAT, Elodie BOUTBIEN (pouvoir à Mr Romain BOUTRON), Alain GUILLAUME, Thérèse BAUD, Joseph COLLET.

Etaient absents : Annie ROBERT, Marie-Claire MIHAMI, Francis BERNARD.

Personnel administratif : Franck LE PROVOST.

La Présidence de séance est assurée par Monsieur Guy LE HELLOCO, Monsieur Laurent BERTHO est désigné comme secrétaire de séance. Monsieur le Président ayant constaté que 55 membres sur 67 sont présents, déclare que le Conseil Communautaire peut valablement délibérer.

• **CC – 2014.173 RN 164 – DESSERTE DU SECTEUR OUEST DE PLEMET ET DU SECTEUR DE CAUREL - BEAURIVAGE**

Nœud de communication breton, la RN 164 constitue un enjeu de développement pour le territoire de la communauté de communes CIDERAL, ou transitera un mélange des flux locaux et nationaux. Le projet de RN 164 porté par l'État tel que prévu à ce jour, ne semble pas offrir toutes les conditions de desserte optimale pour le secteur Ouest de PLEMET et le secteur de CAUREL / Beaurivage.

Afin de répondre aux enjeux de développement, d'attractivité, de dynamisme économique et touristique, la CIDERAL considère qu'il est primordial de revoir la desserte et l'accessibilité de ces deux secteurs.

C'est dans cette perspective que **les membres du Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :**

1. Réclame à l'Etat un échangeur complet pour desservir le secteur Ouest de la commune de PLEMET.

2. Réclame à l'Etat un demi-échangeur pour desservir la commune de CAUREL et en particulier le site touristique de Beurivage.

Certifié exécutoire
Par publication et envoi à la
Préfecture le 9 JUIL. 2014
Le Président
Guy LE HELLOCO.

En exercice : 67
Présents : 55
Pouvoirs : 3
Participants au vote : 58
Pour : 58
Contre : 0
Abstentions : 0

Fait et délibéré en séance le 01/07/2014.
Pour extrait conforme,

Le Président,
Guy LE HELLOCO.



Saint-Barnabé

Échiquier barnabéen.

Rentrée avec un nouveau bureau



Les échiquiers sont prêts pour des parties acharnées.

Vendredi, l'Échiquier barnabéen faisait sa rentrée au foyer social. L'assemblée générale s'est tenue, fin août, avec le renouvellement du bureau, suite au décès cet été de Pascal Legay, son président fondateur.

Annie Thoosen, présidente

Annie Thoosen a été élue présidente ; Alexandre Grenier, Hervé Sibille et Yves Bianeis, vice-présidents ; Anita Legay, trésorière ; Alain Robic, adjoint ; Pascal Mahuas, secrétaire ; Francis Boisard, adjoint. Membres actifs :

André Péquignot, Raymond Viet, Delphine Maujarret et Marie-Christine Besnard.

Début du championnat

Le championnat par équipe débute le 11 octobre. Le 19 octobre, le club accueillera dans ses murs, le Trophée de l'Hermine, tournoi départemental féminin. « L'objectif du club est de faire de bons résultats en championnat départemental, pour les adultes et d'envoyer quelques jeunes au championnat de France, à Pau (64), au printemps 2015 », a indiqué Annie Thoosen.

Plouguenast

Yer Mat. Un nouveau bureau pour l'association des jeunes



Les nouveaux membres du bureau et du conseil d'administration.

Samedi, les jeunes de l'association Yer Mat ont tenu leur assemblée générale pour faire le bilan des manifestations de l'année et de renouveler le bureau.

Le festival déficitaire

« L'année a été enrichissante pour tous les événements, avec une bonne participation de la population à la soirée plouguenastaise, ont indiqué Camille Besnard et Julie Le Duc. Beau succès, notamment, du festival l'Eklectison, organisé sur trois jours, avec une bonne motivation des membres bénévoles dans l'organisation. Il y a eu de bons retours, mais les finances montrent un déficit ».

Depuis sept années, l'association a su maintenir ses objectifs : dynamiser la commune et organiser des manifestations intergénérationnelles, conviviales, proches des habi-

tants, ainsi que les prestations de groupes musicaux aux différents styles et de renom.

Composition du bureau

Le bureau a été renouvelé ainsi que le conseil d'administration. Pour le bureau, Camille Besnard et Julie Le Duc sont les coprésidentes ; Léo Vallée, vice-président ; Maxime Bidan, trésorier ; Romain Soulabaille, trésorier adjoint ; Camille Presse, secrétaire ; Lise Presse, secrétaire adjointe. Le conseil d'administration est ainsi composé : Louri Le Gall, Émilien Soulabaille, Cédric Hamayon, Kévin Hamayon, Alexandre Gaudin et Thibaut Guignard. Avec le nouveau bureau, il y aura sans doute de nouveaux événements et pour en savoir plus sur le planning, il faudra attendre la prochaine réunion.

À SAVOIR

GAUSSON

Cybercommune. Tous les vendredis, de 15 h 30 à 17 h, à la bibliothèque, initiation à l'informatique. Premier rendez-vous vendre-

di. Renseignements auprès de Frédérique Le Meur, tél. 02.96.66.09.09 ou f.lemeur@cideral.fr

LANGAST

Cybercommune. L'espace est ouvert vendredi, de 17 h 20 à 18 h 45, à la salle à gauche de la

mairie. Renseignements auprès de Frédérique Le Meur, 02.96.66.09.09 ou f.lemeur@cideral.fr

Plumieux

Conseil. Soutien à Plémet et à La Chèze

Judi, le conseil municipal s'est réuni. Plusieurs décisions ont été adoptées.

Motion de soutien au conseil municipal de Plémet. À l'unanimité les élus soutiennent Plémet dans une de ses demandes, considérant que la commune ne pourra que bénéficier de la mise en place de deux échangeurs au niveau de Plémet, lors de la mise en 2X2 voies de la RN164.

Trésorerie de La Chèze. À l'unanimité, ils ont voté la motion pour son maintien.

Travaux. La société Eurovia a été retenue pour les travaux, pour un coût global de 46.945,68 € TTC. Ils devraient commencer au cours de cette semaine. Ils concernent les chemins d'exploitation Le Chêno, Le Foyer, La Cave et la route de la Ville-Jéhan.

Taxe d'aménagement. Il a été décidé de la maintenir sur l'ensemble du territoire communal au taux de 1 % et d'exonérer totalement les abris de jardin soumis à déclaration préalable.

Sapins. Ceux qui bordaient le stade Francis-Anger, côté ouest, ont été abattus par les employés municipaux. Les souches ont éga-

lement été arrachées. Le broyage des sapins a été assuré par la Cidéral qui les utilisera pour faire fonctionner la nouvelle chaufferie à bois.

Stade. L'étude de la pose d'un éventuel brise-vent sur le grillage côté ouest du stade sera évoquée après cet hiver. Pour le côté nord, dans les prochaines semaines, le grillage sera enlevé derrière les sapins, pour les tailler des deux côtés.

Lotissement du Hameau des Lavandières. Un nouveau lot a été vendu. À ce jour, il reste dix lots de disponibles dont un réservé à l'habitat social. Deux préservations ont été effectuées. Les panneaux de rue Hameau-des-Lavandières ainsi que les numéros de chaque maison seront installés par les employés communaux.

Sans-abri. Un petit appartement pour une personne, équipé d'un canapé, d'un réchaud, du chauffage, de toilettes est mis à disposition pour accueillir les sans-abri qui se trouveraient sur le territoire de la commune durant l'hiver.

Services scolaires. Après avoir fait le point sur le bus scolaire, la

cantine, la garderie et les Tap, nouveautés de la rentrée scolaire, le maire a rappelé que les règlements de ces services sont impérativement à effectuer à la mairie.

Frelons asiatiques. Il a été rappelé que la destruction des essaims de guêpes, frelons asiatiques ou autres insectes sont à la charge du propriétaire du lieu ou se trouve l'essaim.

Élagage des arbres. Le conseil décide que, après une mise en demeure faite auprès des propriétaires, les employés municipaux continueront de nettoyer les parcelles privées non entretenues, ainsi que d'élaguer les arbres de talus privés débordant sur la chaussée. Ces travaux seront facturés aux propriétaires au tarif de 40 € de l'heure.

Choucas. Le conseil soutient la démarche du député Marc Le Fur. Celui-ci a demandé au préfet d'autoriser une dérogation à la protection des choucas dans les cantons d'Uzel, Corlay, Mûr-de-Bretagne et La Chèze, pour protéger les cultures.

Repas du CCAS. Il sera servi le samedi 11 octobre, à 12 h 30.

Plémet

Saint-Joseph. Petits et grands unis par le jeu

Vendredi, dans le cadre de la Journée nationale du sport scolaire, les élèves de l'école Saint-Joseph ont participé à une matinée sportive, proposée par l'Ugsl. Partagés en deux groupes, l'un dans la cour de l'école et l'autre au Minerai, les écoliers ont pris part à des jeux de course. Les différents niveaux avaient été mélangés pour constituer des équipes. Les plus grands veillaient sur les petits, les aidant lors de saut d'obstacles, etc. Les enfants ont beaucoup apprécié ce temps de partage des valeurs sportives entre petits et grands. Un goûter a réuni tout le monde au moment de la récréation.



Le Cambout

Conseil. Travaux, informatique et soutien

Le conseil municipal s'est réuni jeudi sous la présidence de Jean-Noël Lagueux, maire.

Voirie. Le marché a été attribué à l'entreprise Eurovia de Ploufragan. Les routes concernées sont Gasty, en tranche ferme, pour un montant de 18.908 € HT et la route de La Belle-Étoile, en tranche conditionnelle, pour un montant de 14.892 € HT. Les travaux seront effectués à compter de vendredi. Le montant des travaux de point à temps, réalisés début juillet par l'entreprise Bertho, s'élève à 11.338 € HT.

Rapport sur le prix et la qualité de l'eau potable. Il est adopté.

Mise en réseau du service informatique intercommunal. Elle est confiée à la société MT2i, de Plumieux, pour un devis global de 3.697,64 € TTC. La licence, permettant de se connecter au réseau à partir de Le Cambout, sera installée prochainement sur l'ordinateur de la mairie (115,54 € TTC, pour la commune). Ce réseau fonctionne sur Plumieux, Le Cambout et Coëtlogon. Le coût du contrat de

maintenance de 1.612,80 €. Il sera réparti en fonction des pourcentages des communes, soit 435,46 € TTC (27 %).

Compteurs électriques. Des modifications seront effectuées pour ceux de la salle des associations. La consommation d'électricité de l'église sera prise en charge par la commune. Un nouveau contrat vient d'être établi regroupant la consommation de l'église et de la salle des associations.

Photocopieur. Il va être acquis auprès de Repro Conseil (1.824 € HT).

Subventions. Suite à la réception des bilans 2013 de la Fnaca et du TSA, le conseil a décidé d'accorder les subventions de 450 € pour la Fnaca et 1.500 € au TSA.

Trésorerie de La Chèze. Le conseil, à l'unanimité, s'oppose à la fermeture de la trésorerie de La Chèze. La population est invitée à signer la pétition qui se trouve actuellement à la mairie et dans les commerces.

Station d'épuration. Suite aux tests effectués à la station d'épuration,

en mai, il a été remarqué que le rejet est de bonne qualité. La station d'épuration est globalement en bon état de fonctionnement. La visite du maître d'œuvre a permis de définir les interventions à réaliser pour améliorer les installations.

Sécurité. Le service départemental d'incendie et de secours (SDISS) a répertorié neuf points d'eau dans la commune, tous contrôlés et en bon fonctionnement. Par ailleurs, une visite du centre de secours de Plémet sera réalisée sur le site de l'étang du Gué-aux-Loups en tant que point d'eau naturel pour la réserve incendie du secteur.

Digue de l'étang. L'entreprise Thomas interviendra pour colmater la digue de l'étang. Quelques fuites subsistent suite à la première intervention l'an dernier.

Manœuvres militaires. Elles se dérouleront du 4 au 12 octobre sur la commune.

Passage de la sixième manche du Trophée René-Jouan. Il concerne des véhicules anciens et passera le samedi 25 octobre, à partir de 19 h.

IST-0405-65-A207



TERRITOIRE • ÉCONOMIE • FORMATION • ÉDUCATION • TRANSPORT • ENVIRONNEMENT • CULTURE • SPORT • TOURISME • PATRIMOINE • EUROPE

Direction des transports terrestres et des mobilités
Service accessibilité et gares
Personne chargée du dossier : Evan LETENDRE
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire et routière
Tél. : 02 99 27 14 19
Courriel : evan.letendre@region-bretagne.fr

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne
A l'attention de Monsieur POIVRE
L'Armorique
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

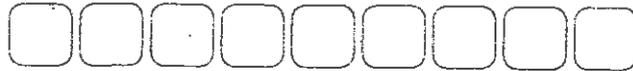
REÇU LE
30 JUL. 2014
DREAL/IST

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances
N° : 52132/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 25 JUL. 2014

Bordereau d'envoi • Roll an teuliou bet kaset

quantité	désignation
1	<p>Je vous pris de bien vouloir trouver ci-joint la copie de la lettre adressée au Préfet de Région concernant l'avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Plémet.</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception</p> <p style="text-align: right;">Evan LETENDRE</p>



Le vice-président du Conseil régional de Bretagne

Monsieur le Préfet de Région
Préfecture de Région
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES Cedex 9

Direction des transports terrestres et des mobilités
Service accessibilité et gares
Personne chargée du dossier : Evan LETENDRE
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire
et routière
Tél. : 02 99 27 14 19
Courriel : evan.letendre@region-bretagne.fr

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances
N° : 52132/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 25 JUL. 2014

Objet : Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Plémet

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 19 juin 2014, vous me faites part de l'organisation, par les services de l'État, de la concertation publique programmée du 16 juin au 11 juillet 2014 relative au projet d'aménagement de la RN164 au droit de Plémet et sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur ce projet.

Le dossier de concertation afférent, annexé à votre courrier, nous a permis d'analyser les trois variantes proposées et ainsi de mesurer l'impact de celles-ci sur le territoire traversé.

Les variantes n°2 et 3 présentent des impacts conséquents sur le milieu agricole, sur le paysage et sur les milieux naturels pour des coûts respectivement de 69 M€ et 63 M€.

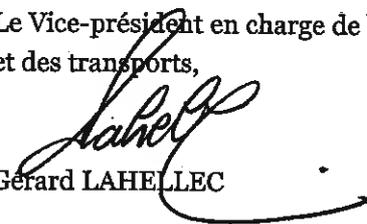
La variante n°1 « aménagement sur place », estimée à 54 M€, présente des impacts moindres sur le milieu agricole et sur le paysage et un impact modéré sur les milieux naturels. Malgré la probable démolition d'une longère située sur le tracé et d'une circulation logiquement perturbée pendant le chantier, cette variante nous paraît, tout en étant en faveur du développement économique du secteur, être un bon compromis au vu de son impact sur les différents milieux.

Concernant les propositions d'échangeurs, la poursuite de la concertation permettra probablement de faire émerger des solutions satisfaisantes.

Enfin, à ce stade du projet et sur l'ensemble du périmètre étudié, il semble nécessaire de continuer à rencontrer les riverains et professionnels du monde agricole ou économique afin de tendre vers un projet optimisé qui satisfera le plus grand nombre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations très distinguées.

Le Vice-président en charge de la mobilité
et des transports,


Gérard LAHELLEC

Copie, à : M.Poivre (DREAL)



CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE

283, avenue du Général Patton - CS-21 101 - 35711 RENNES CEDEX 7
Tél. : 02 99 27 10 10 - Fax. : 02 99 27 15 44 - www.region-bretagne.fr

Adresser toute correspondance sous forme impersonnelle à Monsieur le Président du Conseil régional de Bretagne

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de délégués :
en exercice : 15
présents : 14
votants : 14

L'an deux mille quatorze
le : dix-neuf septembre
le Conseil Municipal de la Commune de **LAURENAN**
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie, sous la présidence de Madame Valérie POILÂNE-TABART,
Maire.

Date de convocation : 09/09/2014

OBJET :

**RN 164 : MISE EN 2x2
VOIES : PERIODE DE
CONCERTATION**

PRESENTS : POILÂNE-TABART Valérie, Maire, ROUILLE Bernard,
GODIN Eric, POILVERT Jean-Jacques, Adjoints, LELIEVRE Eric,
POISSON Karine, OLLIVIER Jacqueline, CAILIBOTTE Rémy,
GREGOIRE Emmanuelle, PINARD Yvon, MILLOT Gérard, STIGNANI
Isabelle, BOULHO Antony, MALARD Isabelle.

N° 2014-19/09-n° 13

ABSENTS : DE CELLES Christophe (excusé).

SECRETAIRE DE SEANCE : LELIEVRE Eric

Madame le Maire informe le Conseil Municipal qu'une réunion de concertation avec les riverains de la RN 164 a été organisée le 08 juillet dernier avec les habitants des villages de « Les Rues Dolo », « Le Commun » et « Guinot » pour connaître leurs positions par rapport au projet de la mise en 2 x 2 voies de la RN 164.

Elle indique qu'elle a adressé au début du mois de septembre un courrier au préfet de la Région Bretagne (à la DREAL) retraçant les souhaits des riverains. Ainsi, il est demandé la mise en place d'un pont aérien pour faciliter le passage du matériel agricole et la création d'un boviduc pour le passage des bovins. De même, le souhait d'avoir un aménagement paysager est partagé pour une bonne intégration des ouvrages. La réduction des impacts sonores est également sollicitée.

Madame le Maire précise que le Conseil Municipal doit désormais se positionner suite à la période de concertation publique (du 16 juin au 11 juillet 2014).

Après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, le Conseil Municipal

- VALIDE le scénario qui privilégie la mise en 2 x 2 voies de la RN 164 sur l'axe existant
- DEMANDE la création d'un pont aérien et d'un boviducs pour faciliter le passage du matériel agricole et des bovins des exploitations riveraines
-

- SOUHAITE un aménagement paysager qui intègre les nouveaux ouvrages
- SOLLICITE une réduction des impacts sonores par rapport aux habitations proches.

Certifié exécutoire
Reçu en Sous-Préfecture
le :
Publié ou Notifié

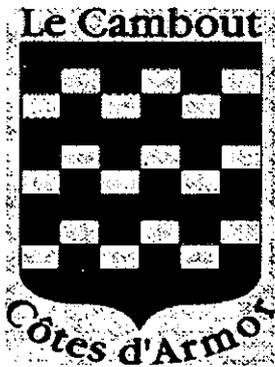
le :

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Pour copie conforme,

Le Maire,

Valérie POILÂNE-TABART





11/09/14

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 11 SEPTEMBRE 2014,
Conseillers municipaux en exercice : 11

L'an deux mil quatorze, le onze septembre à vingt heures trente, les membres du Conseil Municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la Mairie, sous la présidence de M. Jean-Noël LAGUEUX, Maire.

Étaient présents :

MM. LAGUEUX J-N., GUILLO B., DENIS R., GLAIS P., TAYLOR S., GESTIN D., SABLÉ H., MICHARD L., ROLLAND D., BIENNE C., JOUCHET A-M.

Délibération n°2014-45

RN 164 AVIS SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT

Monsieur Le Maire informe le conseil que, dans le cadre de la concertation publique organisée du 16 juin au 11 juillet 2014, le conseil municipal de Plémet est appelé à donner un avis sur le projet d'aménagement de doublement de la RN 164 au niveau de PLEMET parmi les 3 variantes proposées par la DREAL. Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal de Plémet à 22 voix pour et une abstention, a adopté l'avis ci-dessous :

- **LE CONSEIL MUNICIPAL DE PLEMET EMET** un avis favorable au tracé de la future 2*2 voies dénommé **VARIANTE n°1** qui est la solution de doublement sur le tracé actuel de la RN 164, considérant que c'est le meilleur choix pour :
 - Le développement de la commune et des communes environnantes et plus particulièrement ses activités économiques
 - Une consommation minimisée de l'espace agricole
 - Son moindre coût en comparaison des autres variantes proposées
- **DEMANDE** que cette variante n°1 prévoit 2 échangeurs complets à l'est et à l'ouest de la commune ainsi qu'une aire de repos, afin de faciliter pour PLEMET et son bassin de vie les flux entrants notamment pour les commerces et les flux sortants, notamment pour l'attractivité du secteur en tant que lieu de résidence
- **SOUHAITE** que soit engagée rapidement la discussion sur le positionnement de ces échangeurs et sur la nécessité de prévoir une ou plusieurs liaisons agricoles, en fonction de la position des échangeurs avec la DREAL et les partenaires associés.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité,

- ♦ adopte à l'unanimité, une motion de soutien au Conseil Municipal de Plémet dans ses demandes,

Pour extrait conforme,
Le Maire,
Jean-Noël LAGUEUX

