

# Aménagement de la RN164 dans le secteur de Plémet

Réunion publique

11 octobre 2016



# Ordre du jour de la réunion

- Rappel : pourquoi ce projet ?
- Où en est le projet ?
- Caractéristiques principales du projet – évolutions depuis la concertation
- Principaux impacts et mesures
- Photomontages du projet



# Rappel : pourquoi ce projet ?



# Pourquoi ce projet ?

L'objectif = aménager toute la RN164 à 2x2 voies

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

L'élargir est un objectif politique majeur d'aménagement du territoire, pour améliorer la desserte de tout le Centre Bretagne et favoriser le développement de ce territoire éloigné des grands centres urbains



# Où en est l'aménagement de la RN164 ?

162 km entre Châteaulin et Montauban de Bretagne

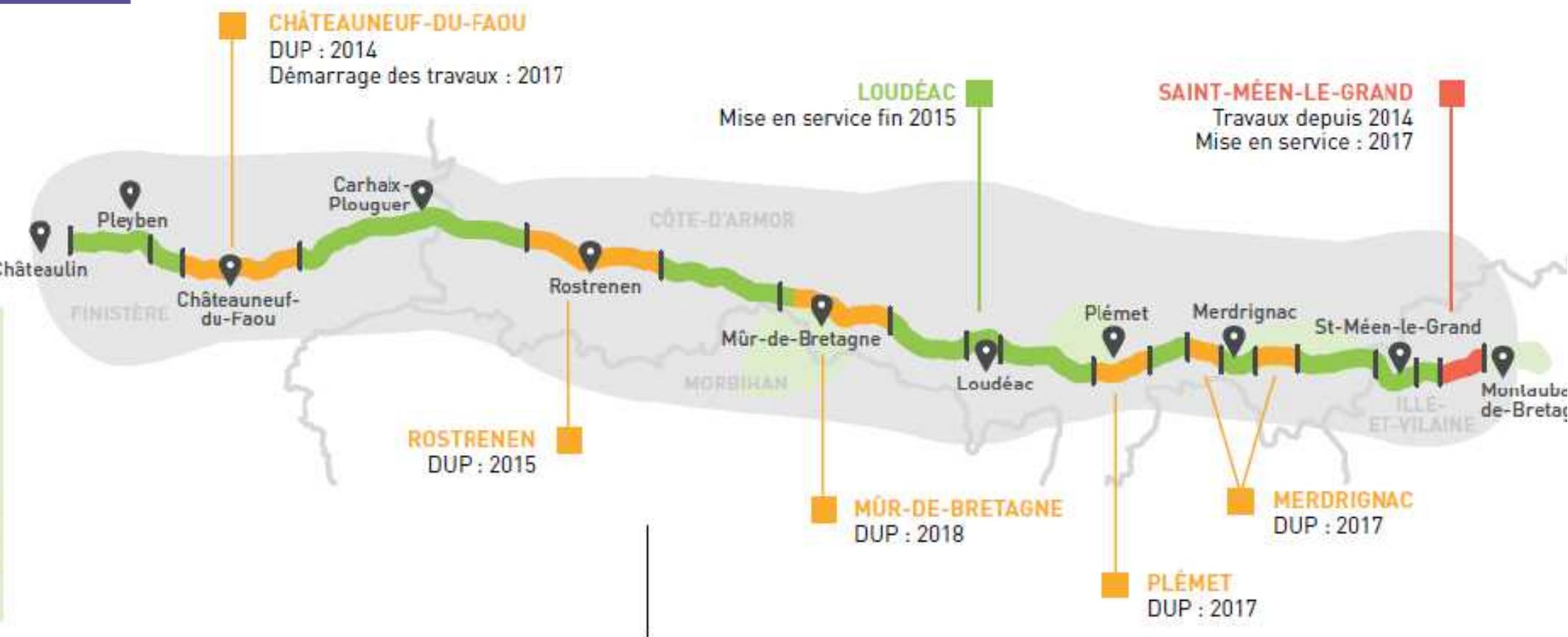
101 km de mise à 2x2 voies déjà réalisées

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

- 5 km en chantier (Montauban de Bretagne)
- 56 km en études, du plus avancé (Châteauneuf-du-Faou – démarrage du chantier dans les prochains mois) au moins avancé (Mûr-de-Bretagne, en travaux au-delà de 2020)



# Aménagement de la RN164 – perspectives générales



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

Un des points forts du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé par le Premier Ministre le 13 décembre 2013 avec l'objectif, à l'horizon 2020, d'avoir engagé la quasi-totalité des travaux restants

Financement des opérations pris en charge en général à parts égales par l'État et la Région

Une enveloppe globale de **237 M€** dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020

L'opération de mise à 2x2 voies dans le secteur de Plémet est inscrite pour un montant de **50 M€** (50 % État, 50 % Région). Ce montant permet la réalisation de tous les travaux



# Où en est le projet ?



# Rappel : un projet routier est un processus très progressif

Trois composantes jouent sur la durée de mise en œuvre d'un projet de ce type :

- Le temps des études techniques : de plus en plus détaillées
- Le temps des procédures : déclaration d'utilité publique, loi sur l'eau, acquisitions foncières, etc
- Le temps de la concertation : concertation publique, enquête publique, consultations...



# Comment est conduit le projet ?

- Le maître d'ouvrage qui conduit le projet de A à Z = la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- Le cofinanceur à 50 % avec l'État = la Région Bretagne
- Plusieurs bureaux d'études privés
- Un comité de suivi, présidé par le Préfet et associant les élus, chambres consulaires, associations, réuni régulièrement pour suivre l'avancement du projet
- 0,7 M€ dépensés en études depuis 2013



# Où en est le projet ?

- Printemps 2013 : démarrage des études
- Diagnostic complet du territoire, recherche et approfondissements de variantes de tracé
- Juin/Juillet 2014 : concertation publique sur le choix de variantes
- Novembre 2014 : annonce du choix – très consensuel - de variante = un aménagement sur place (élargissement de la voie existante) plutôt qu'un tracé neuf
- Fin 2014 / Printemps 2016 : étude de la variante retenue et constitution de son étude d'impact
- Depuis le printemps 2016 : phase de consultations obligatoires sur le projet de dossier



# Prochaine étape: enquête publique

- Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) :
  - Dates : à préciser, dès que possible (tribunal administratif saisi pour désigner un commissaire enquêteur)
  - Menée par un commissaire enquêteur qui remet un rapport avec un avis (favorable/défavorable, avec éventuellement des réserves ou des recommandations)
- La DUP est l'acte qui permettra ensuite d'envisager la réalisation du projet par voie d'expropriation des terrains nécessaires



# Ensuite – les étapes après DUP

- Les études de détail dites de PROJET,
- Les autorisations au titre de la loi sur l'eau ou des atteintes aux espèces protégées,
- L'enquête parcellaire pour définir les terrains précisément nécessaires à la réalisation des travaux,
- Les acquisitions foncières, de préférence par voie amiable, par expropriation si nécessaire.
- Objectif de démarrage de travaux fin 2019, début 2020 si tout va bien



# Caractéristiques principales du projet

## Évolutions depuis la concertation publique



# Caractéristiques principales du projet

Près de 8 km de longueur

2 échangeurs : Ouest et Est de Plémet

En plus des échangeurs, deux autres franchissements de la RN164 : par la RD1 au-dessus de la RN164, par la voie communale entre le Clos Aubin et la Ville Hervé sur Laurenan, en-dessous de la RN164

Élargissement tantôt côté Nord, tantôt côté Sud en fonction des contraintes :

Section Bos Josselin - Les Terres : élargissement par le Nord

Section ZA du Ridor : élargissement par le Sud

Section La Fourchette - Le Clos Aubin : élargissement par le Nord

Coût estimé à 43,2 M€ (valeur décembre 2015)



# Évolutions du projet depuis la concertation publique de 2014

Par rapport à la variante « Aménagement sur Place » soumise à concertation en 2014, le projet a évolué sur les points suivants :

- Échangeur Ouest : rapprochement de l'entrée de Plémet
- Échangeur Est : décalage vers l'Ouest et la ZA du Ridor
- Rétablissement (franchissement de la RN164) au niveau du hameau des Terres : suppression
- Remplacement de certains giratoires par des carrefours

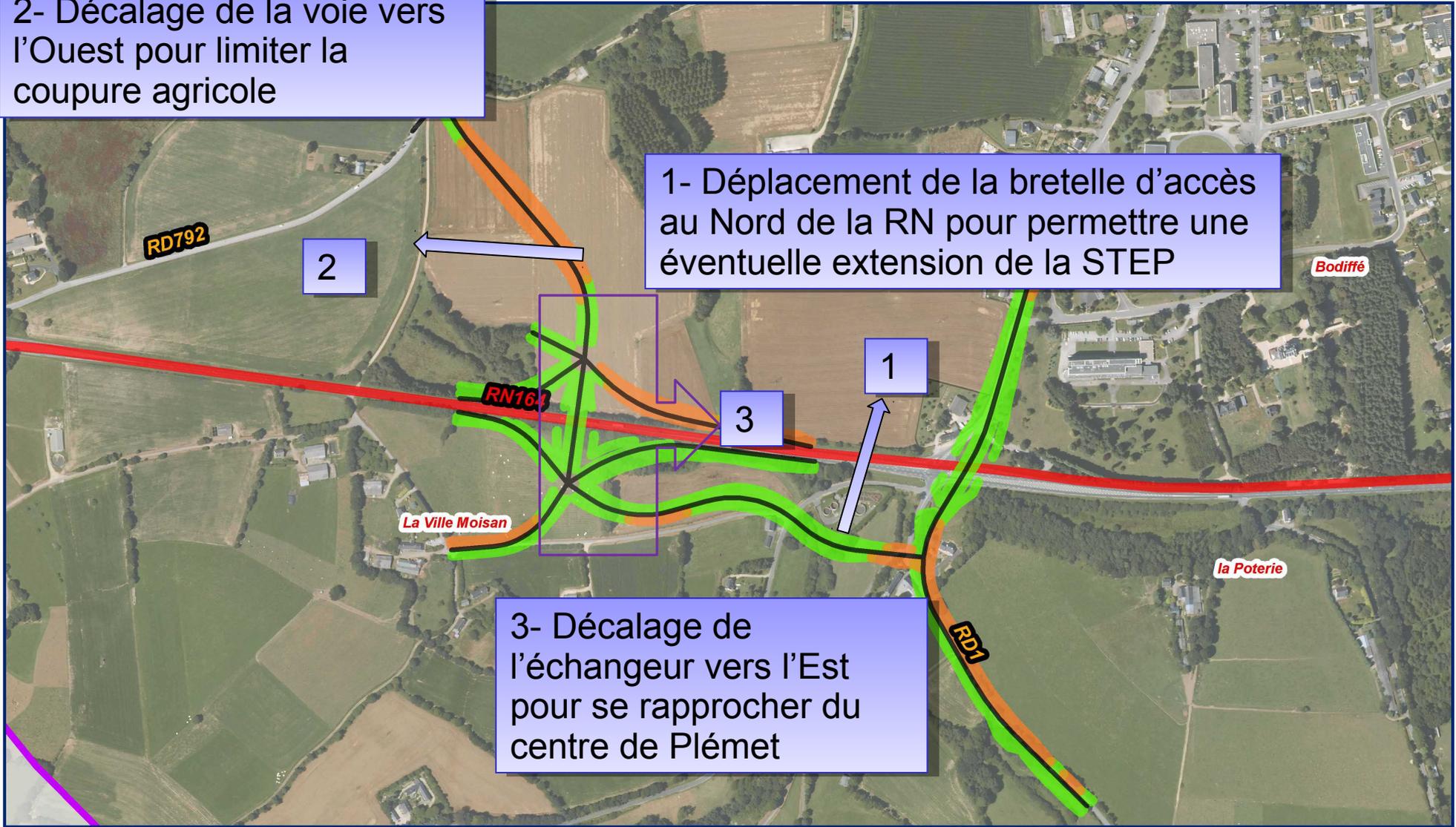


# Échangeur Ouest: optimisation examinée suite à la concertation

2- Décalage de la voie vers l'Ouest pour limiter la coupure agricole

1- Déplacement de la bretelle d'accès au Nord de la RN pour permettre une éventuelle extension de la STEP

3- Décalage de l'échangeur vers l'Est pour se rapprocher du centre de Plémet



## Légende

- Tracé de la solution 1
- Echangeur OUEST
- Remblai
- Déblai



Echelle : 1/4 500e



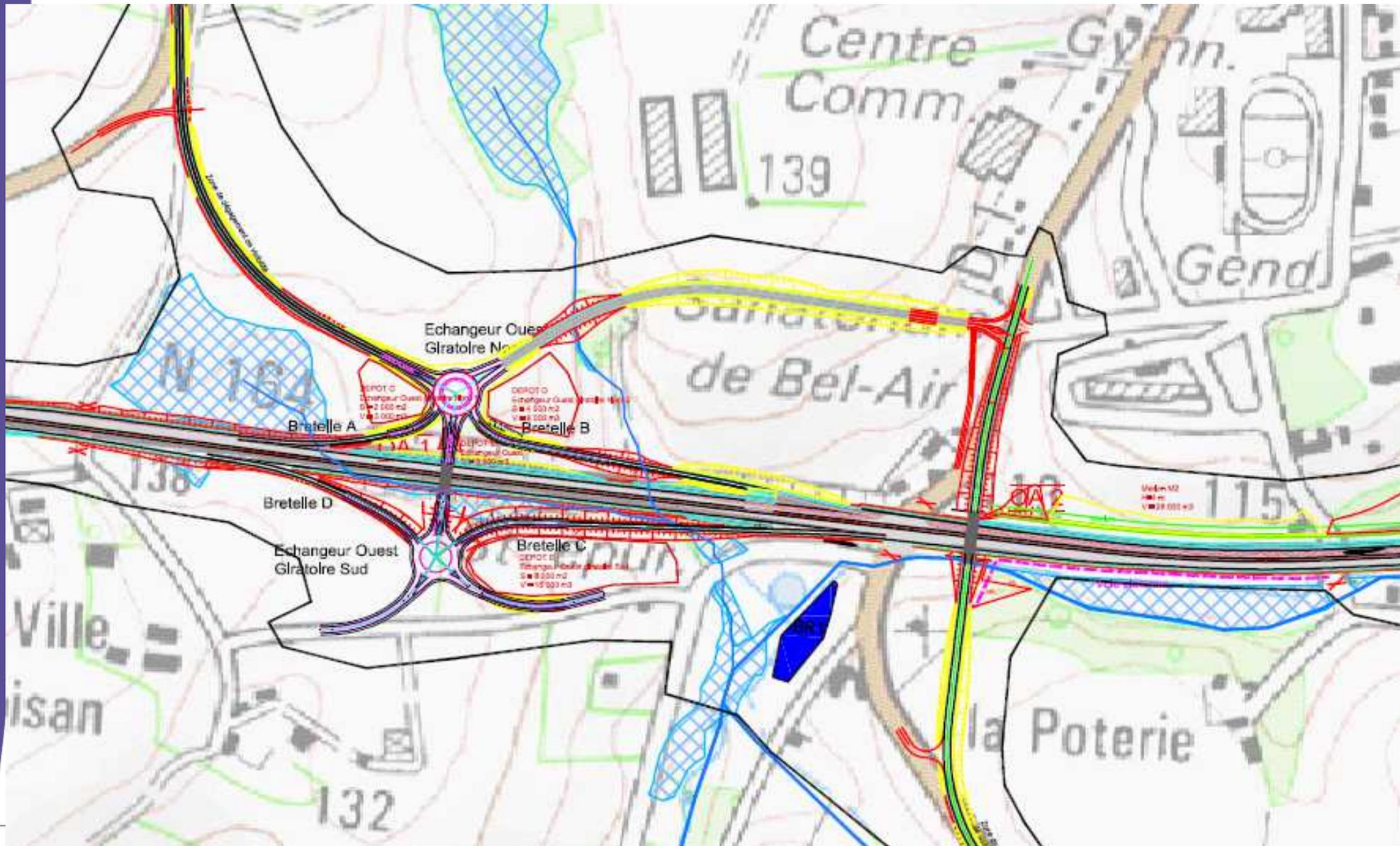
Fond de carte : Dalles\_BDOrtho2008  
Sources : DREAL  
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014



Merdrignac  
2014-10-17\_ENV\_FO\_indA

BRETAGNE

# Échangeur Ouest: nouvelle solution



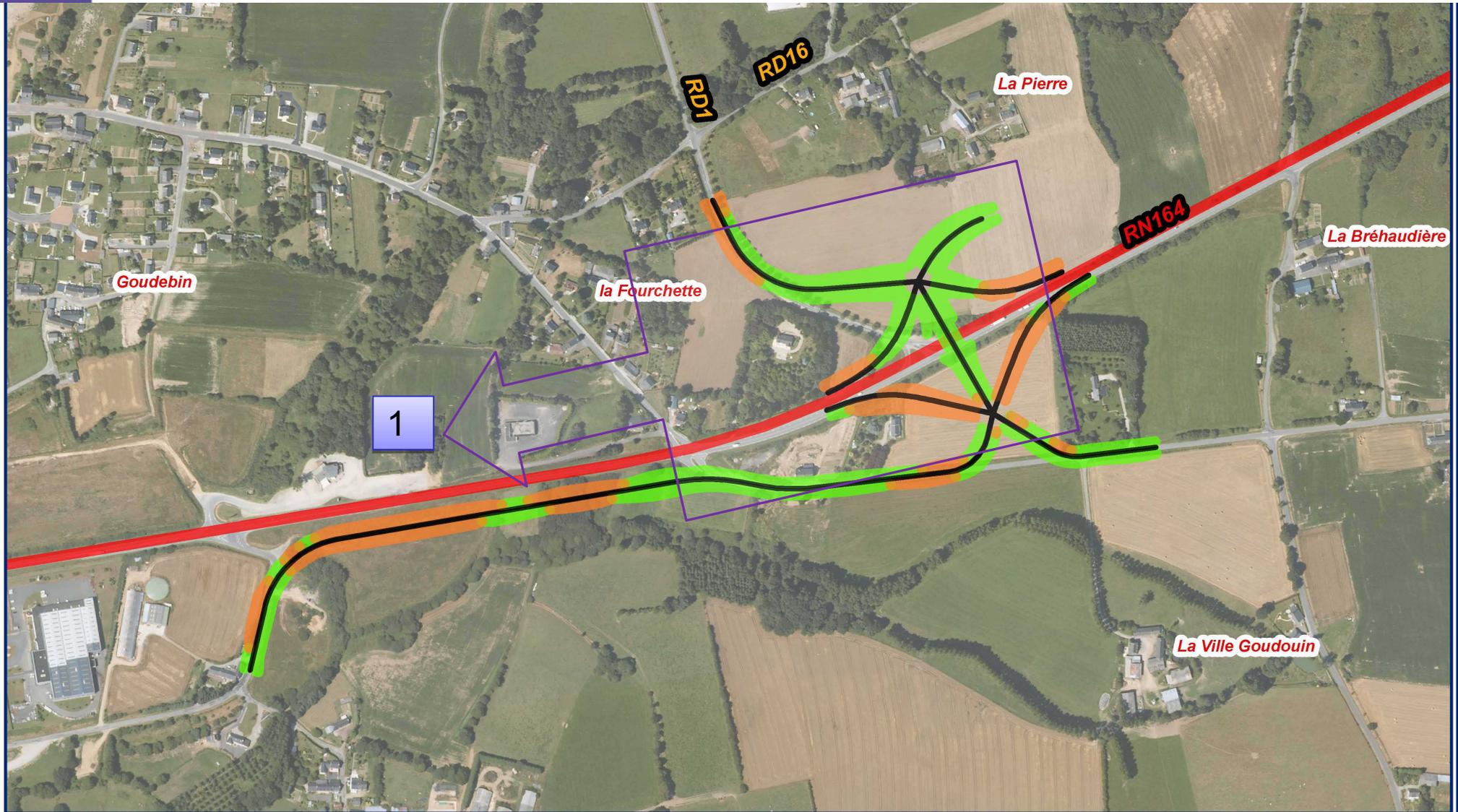
# Échangeur Est : problématique

Suite à la concertation publique, examen de solutions nouvelles pour répondre aux différents enjeux, parfois contradictoires :

- Accès au centre de Plémet (motif principal de l'utilisation de cet échangeur)
- Accès à la ZA du Ridor actuelle et à son développement futur côté Nord de la RN164
- Préservation de l'activité des entreprises existantes (FIP, L'Escale...)
- Insertion dans une zone bâtie, le hameau de La Fourchette
- Préservation des terrains agricoles, des milieux naturels...
- Accès à la « Rocade » de Plémet vers le Nord



# Échangeur Est : principe



## Légende

— Tracé de la solution 1

— Echangeur EST

— Remblai

— Déblai

1- Décalage de l'échangeur vers l'Ouest et la zone d'activités.



Echelle : 1/4 000e



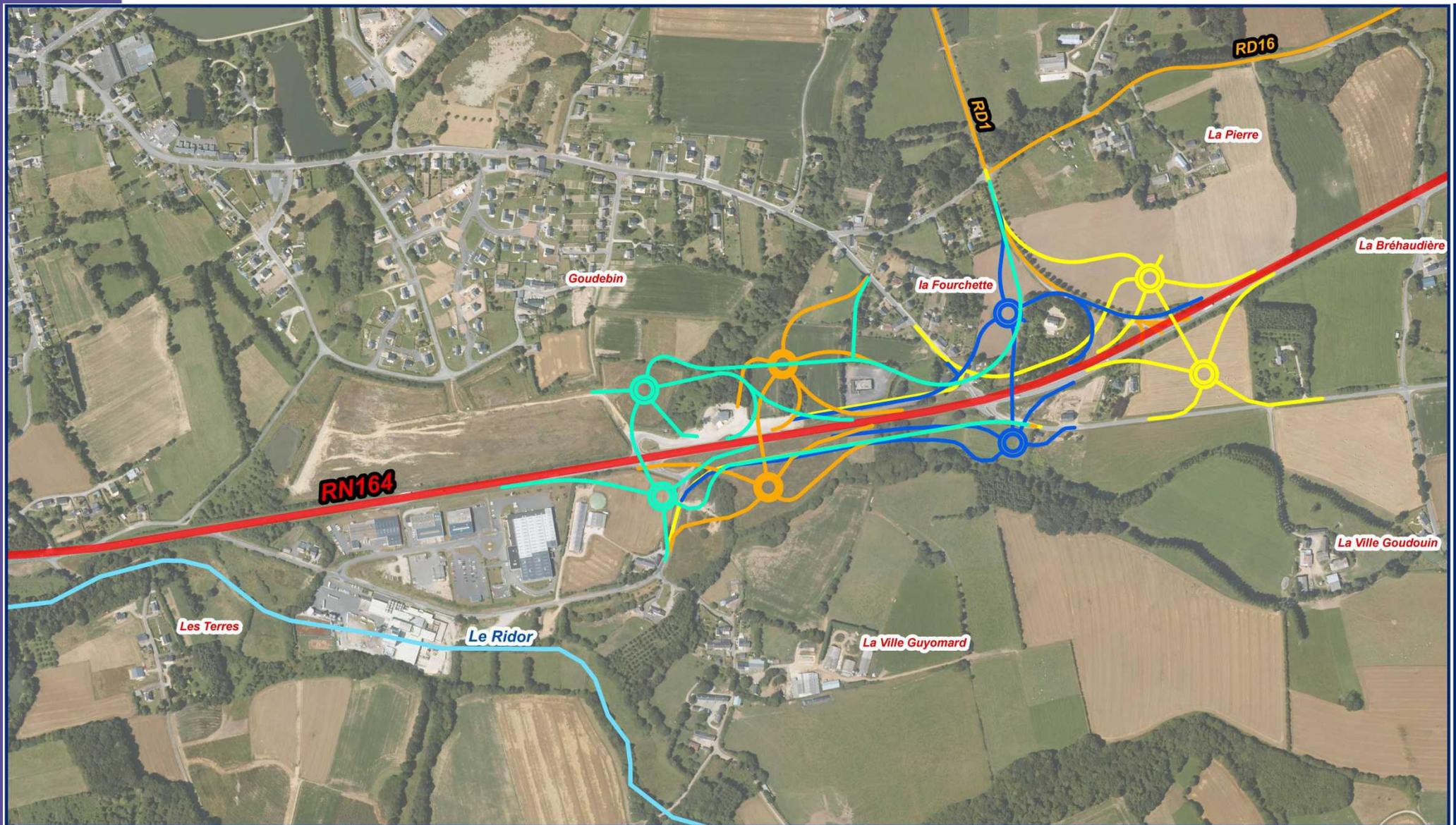
Fond de carte : Dalles\_BDOrtho2008  
Sources : DREAL  
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014



Merdrignac  
2014-10-15\_ENV\_FO\_indA



# Échangeur Est : étude d'un ensemble de solutions



## Légende

- Aire d'étude
- Limites communales
- RN164
- Routes départementales

- Tracé de la solution 1
- Cours d'eau

- Echangeur A
- Echangeur B
- Echangeur C
- Echangeur D



Echelle : 1/5 500e



Fond de carte : Dalles\_BDOrtho2008  
Sources : DREAL  
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014



Merdignac  
2014-10-15\_ENV\_FO\_indA

# Échangeur Est : puis étude d'un ensemble de sous-solutions

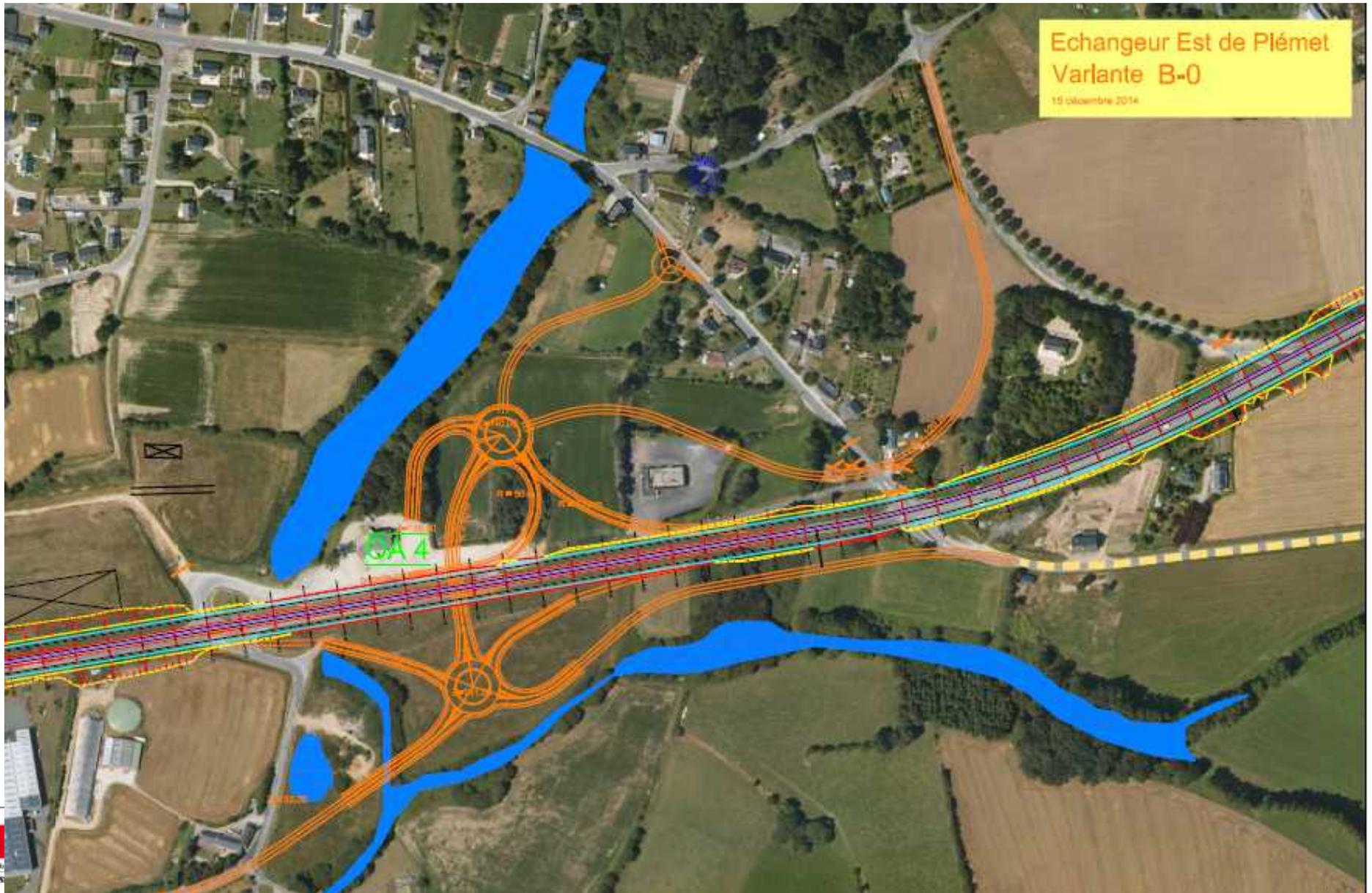
Choix de la famille de solution B (la plus proche de L'Escale), qui répond mieux aux besoins principaux (accès à Plémet et au Ridor)

Et études de nombreuses sous-variantes, sur la manière dont cet échangeur, en partie Nord, se raccorde aux voiries existantes

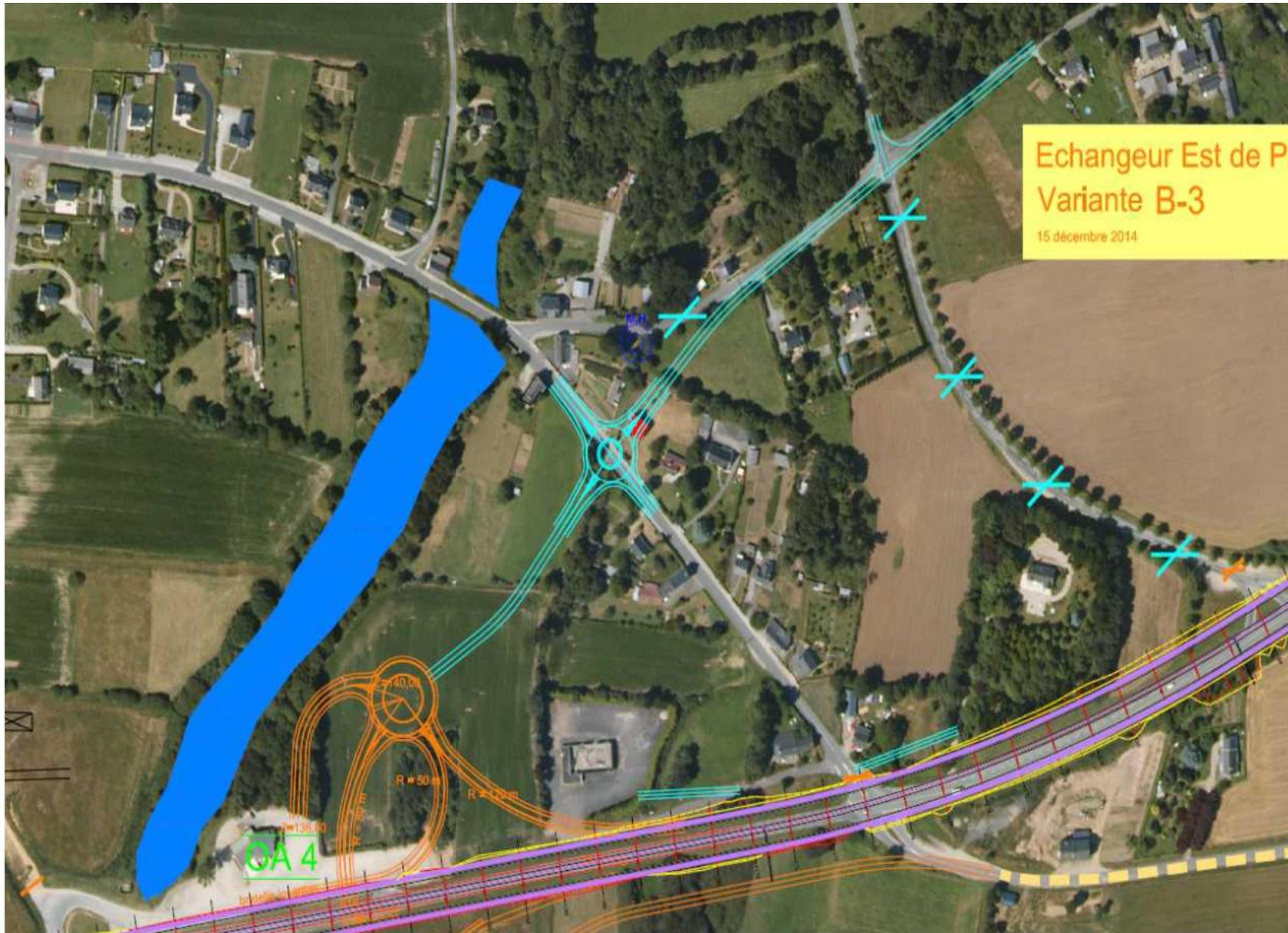
Deux principales solutions en balance : « B0 » et « B3 »



# Échangeur Est : solution « B0 »



# Échangeur Est : solution « B3 »



# Échangeur Est : solution privilégiée par le maître d'ouvrage

Solution dite B3, avec les accès les plus directs, moins coûteuse, détruisant une habitation

C'est la solution proposée dans le dossier d'enquête publique mais toutes les autres solutions seront rappelées dans le détail

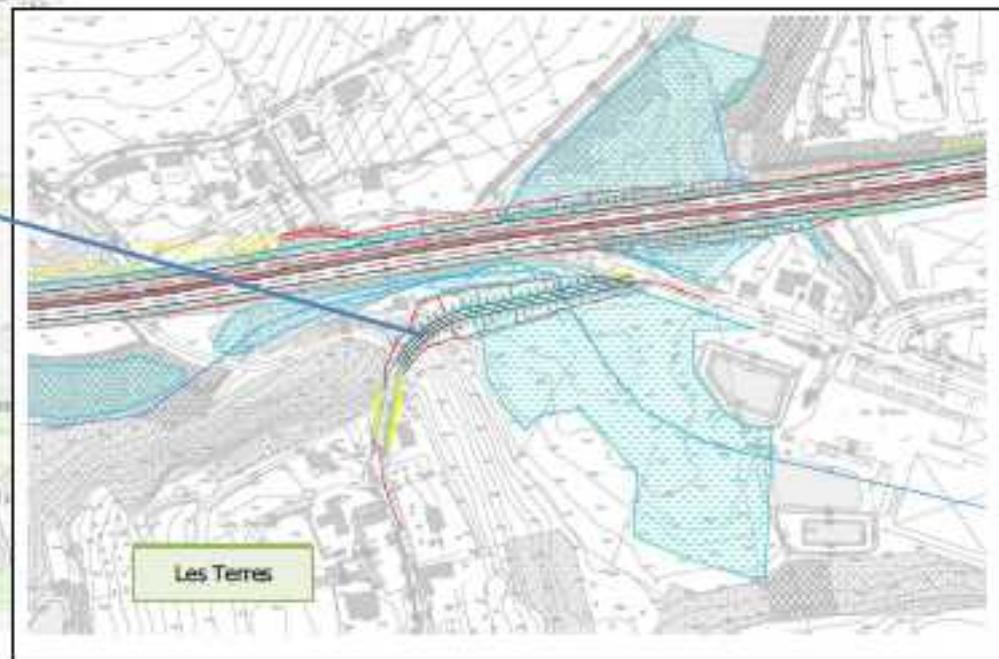
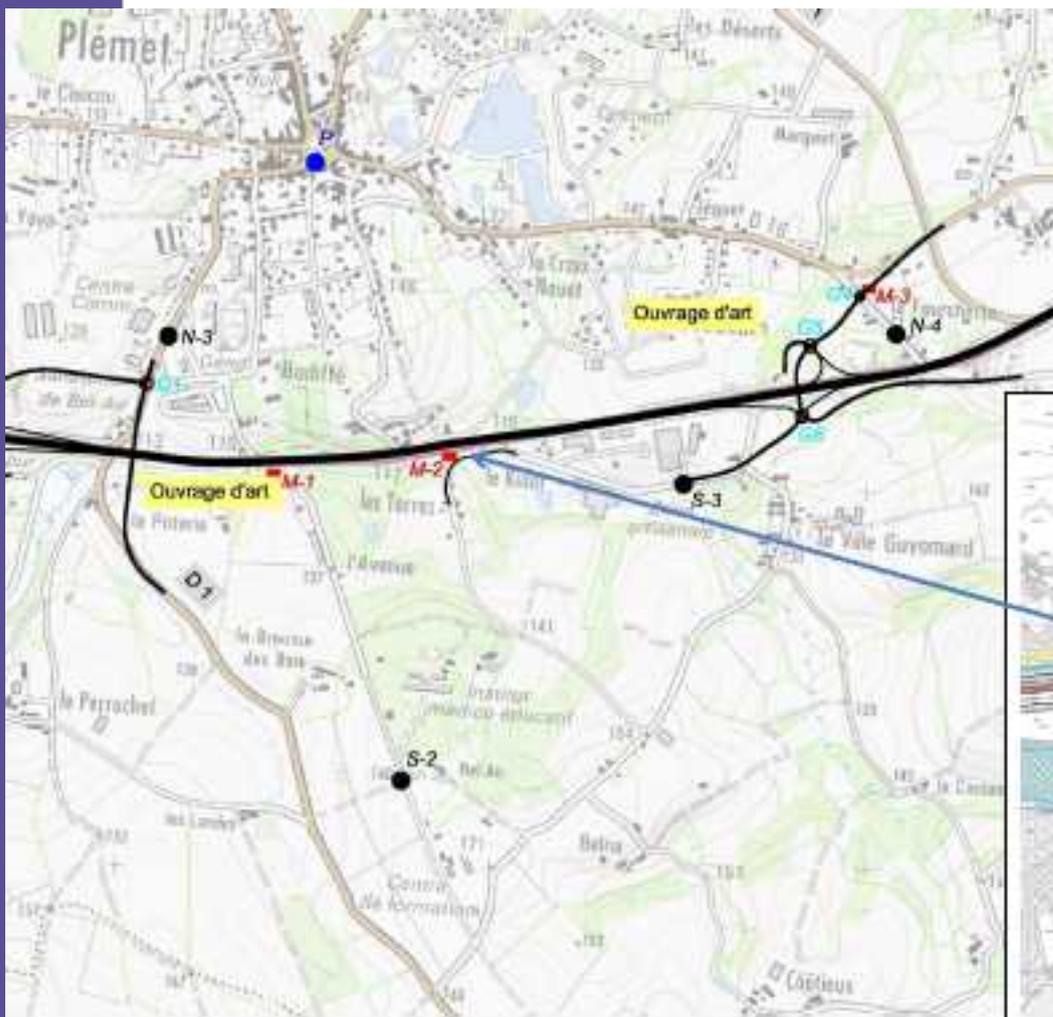
→ Conscience du maître d'ouvrage que les positions sur ce sujet sont très diverses, de nombreux acteurs ou riverains exprimant des positions contradictoires : retour à une solution plus à l'Est, solution B0, nouvelles solutions...

L'enquête publique est un moment important d'expression à ce sujet

Le maître d'ouvrage :

- sera évidemment attentif à ce qu'en dira le commissaire enquêteur
- note que les différences entre certaines solutions relèvent d'un niveau de détail qui permet de les faire encore évoluer après enquête publique

# Rétablissement des Terres – PROJET INITIAL



# Rétablissement des Terres – Projet retenu

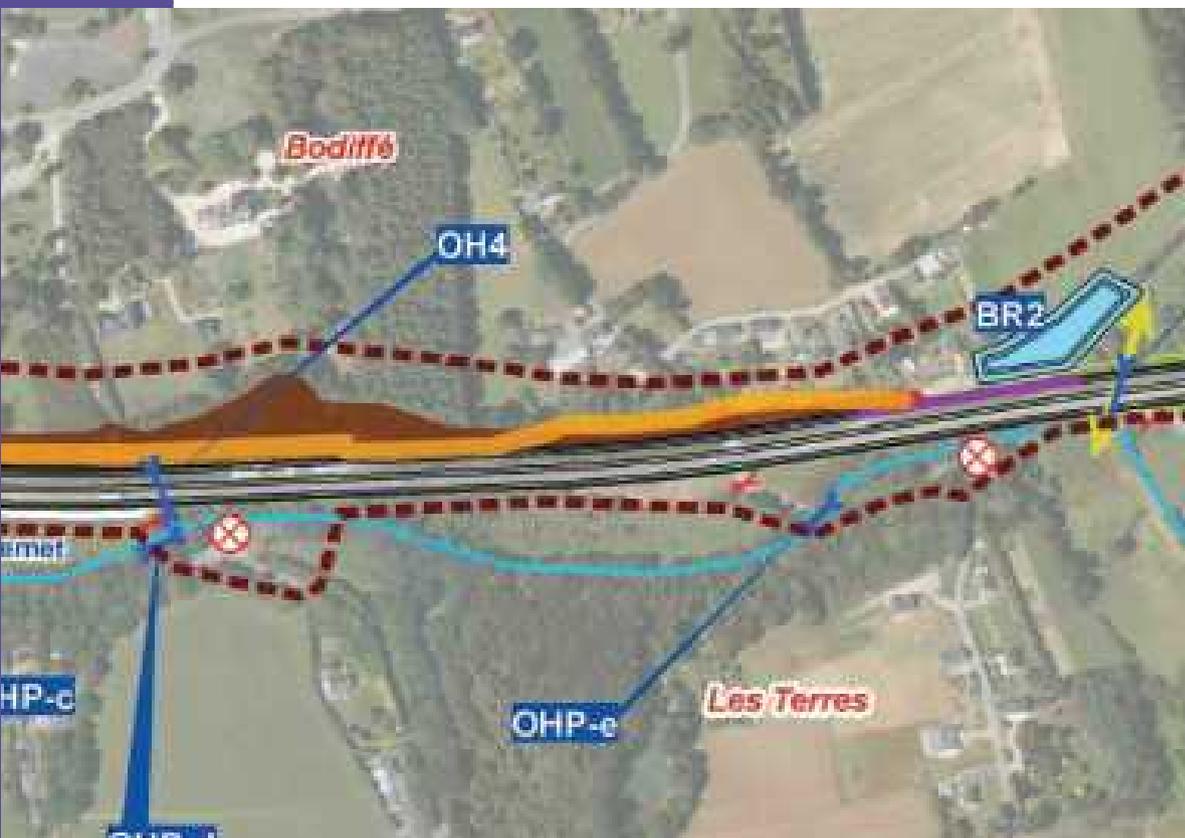
La solution proposée ne retient plus la voie de raccordement à la rue du Ridor initialement envisagée : gain de 750 000 €, pas d'atteinte à la zone humide, pas de rétablissement hydraulique, pas d'impact foncier, suppression des difficultés techniques de réalisation

Par rapport à la solution envisagée initialement l'allongement de parcours est d'environ 1 km pour accéder à la RN (échangeur Est) ou pour se rendre au centre de Plémet par l'échangeur Est.

# Principaux impacts et mesures

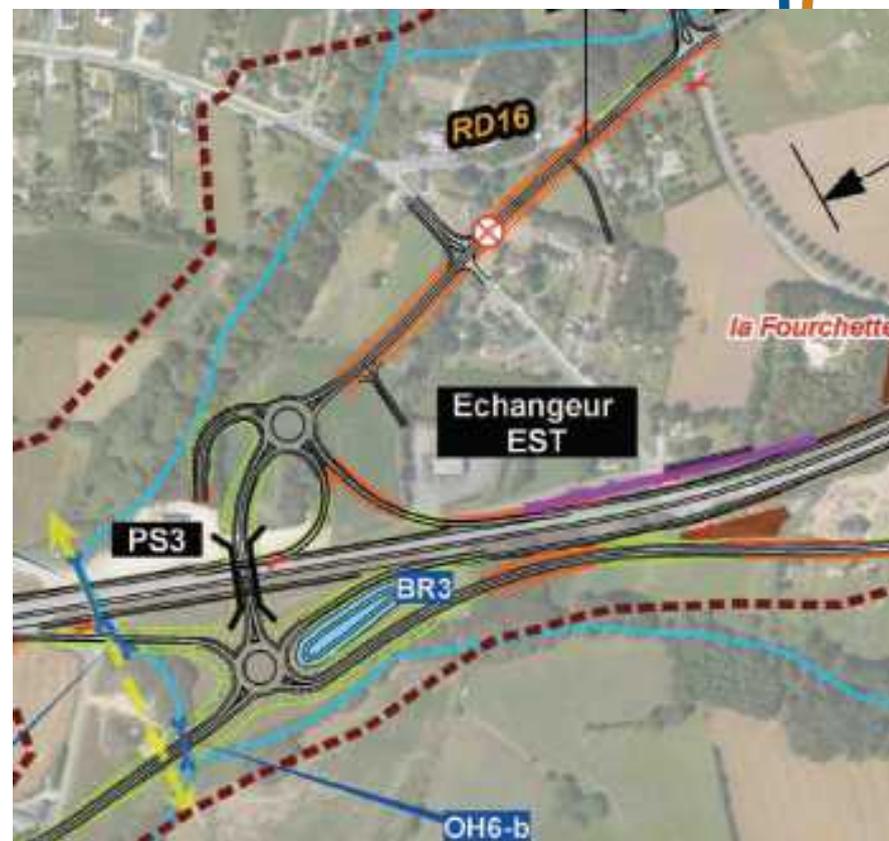


# Impact sur le bâti : bâtiments à acquérir



Coût de la protection contre le bruit très élevé par rapport à la valeur du bâti

Maison située sur le barreau de raccordement à la RD16



# Impact sur l'activité agricole

Le choix du tracé retenu (aménagement sur place) est le moins impactant en termes de pertes de terres agricoles. Le tracé n'a pas d'impact sur les sièges d'exploitation.

Les impacts sont néanmoins de deux ordres :

- Perte de terres
- Itinéraires et déplacements

Sur les pertes de terres : environ 20 hectares de terres agricoles sont impactées par le projet (représente 1,2 % de la surface agricole des exploitants concernés)

Sur les itinéraires et déplacements :

- les voies de franchissements prévues répondent à la plupart des besoins
- Cas du secteur du Bos Josselin (cf ci-après)

→ *Au regard du bilan global des impacts, aucune exploitation n'étant remise en cause et chacune pouvant être accompagnée, la procédure d'aménagement foncier n'a pas lieu d'être engagée.*

# Impact sur l'activité agricole – secteur du Bos Josselin

La suppression de l'ouvrage de franchissement entraîne des modifications d'itinéraires et des allongements de parcours.

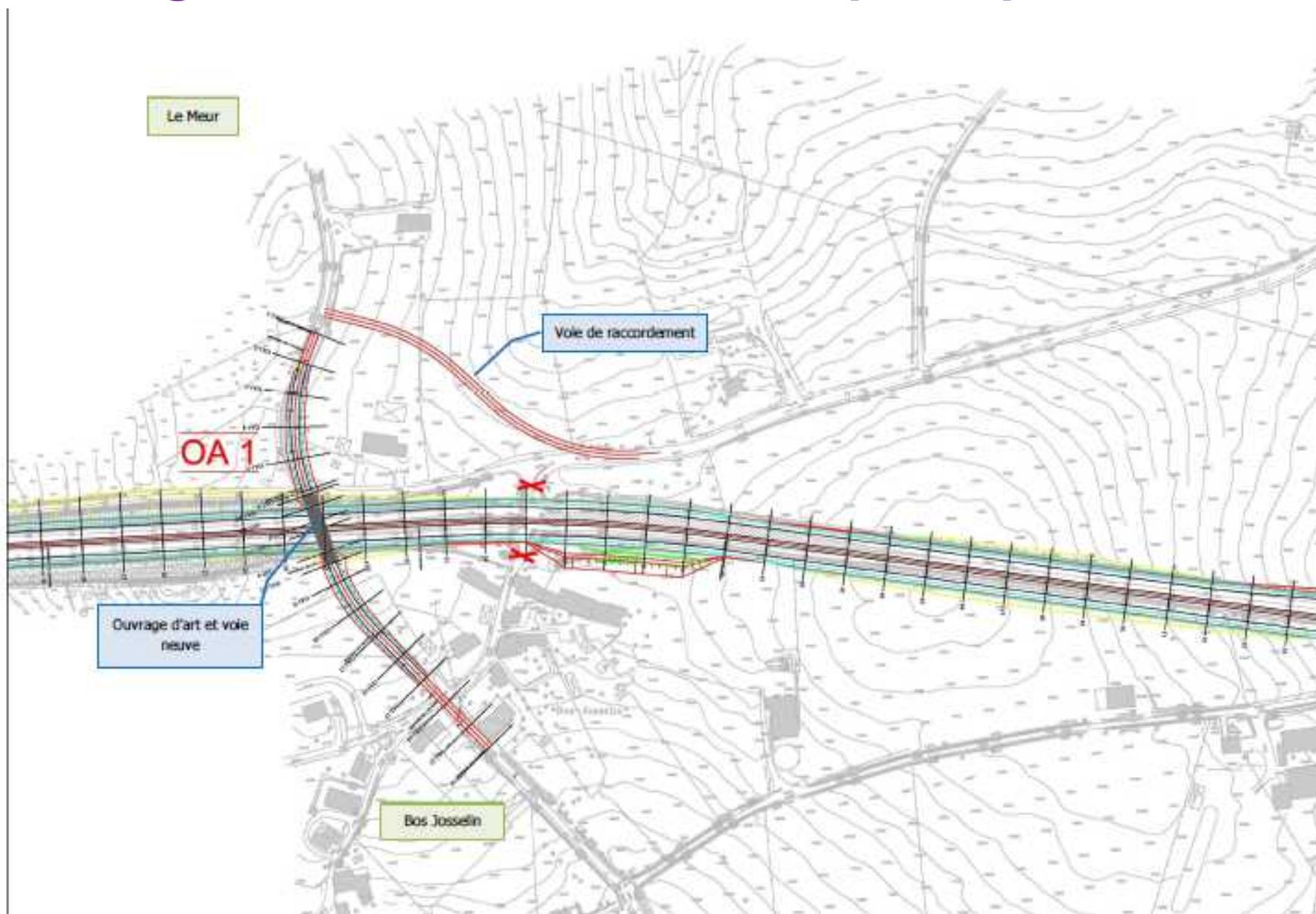
Les nouveaux parcours emprunteront pour l'essentiel la RD792 et la RD16 (pas de création de conflits d'usage / utilisation de la voie communale vers Le Meur)

Ces allongements sont notables (882km/an en première estimation concernant l'exploitation des parcelles et un allongement entre deux sites d'exploitation).

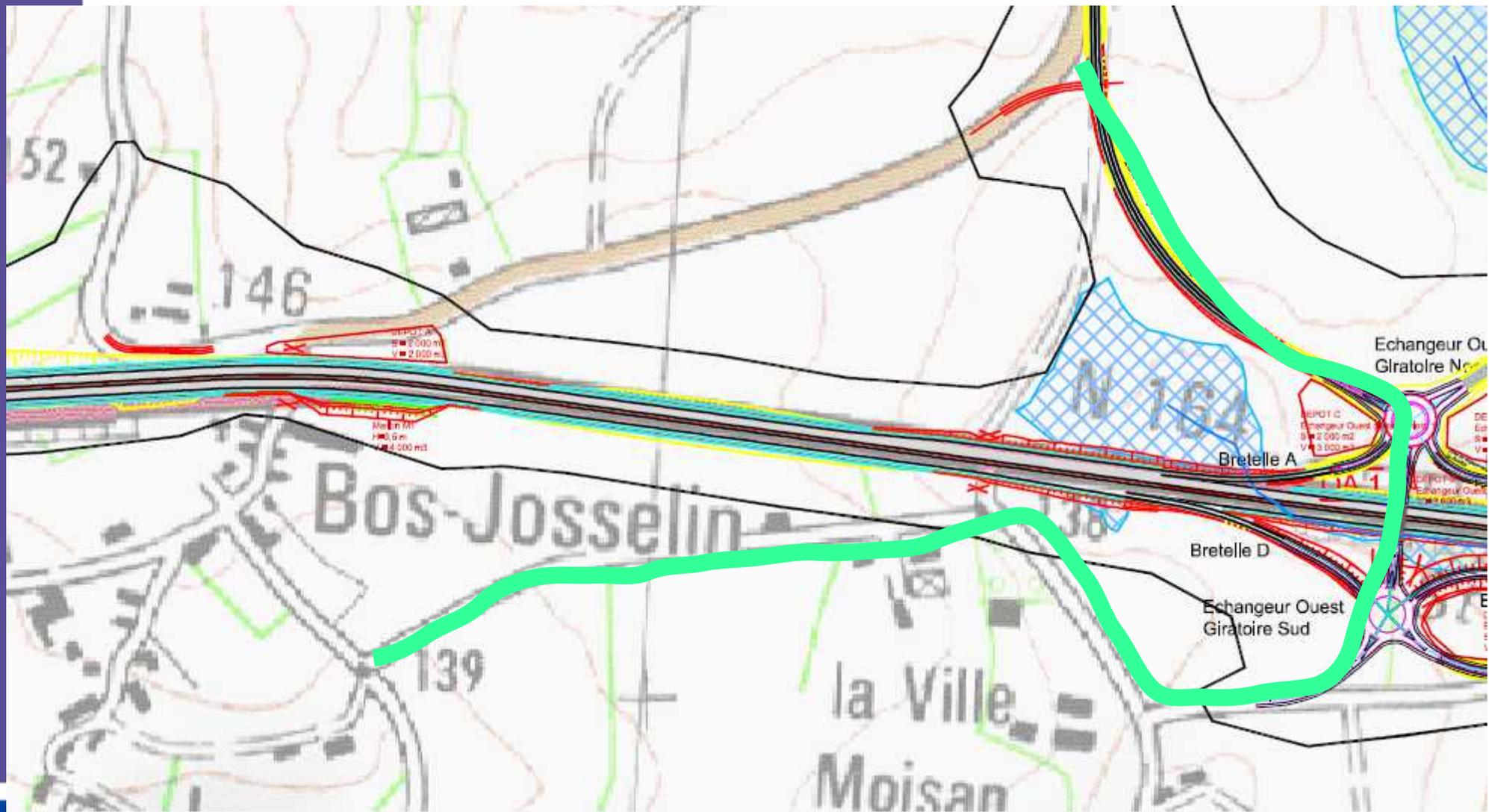
Ils seront analysés au cas par cas et pourront donner lieu à des compensations financières pour les exploitants concernés



# Rétablissement de Bos Josselin – aménagement envisagé suite à la concertation publique



# Rétablissement de Bos Josselin – nouvelle solution



# La prise en compte des nuisances sonores

## ➤ Principes

Modélisation informatique en 3D à partir :

- des mesures de bruit faites sur le terrain en décembre 2013
- des données de trafic **actuelles et en 2035** sur la RN164 (dont % de Poids/Lourds, vitesse, répartition diurne/nocturne) fournies par l'étude de trafic
- les données topographiques 3D (courbes de niveaux, voirie, bâtiments)
- les données du projet (profil en travers, profil en long...).

RESULTATS =

- Calculs du bruit en façade des habitations => pour définir les secteurs à protéger
- Cartes « isophones » (couleurs selon les niveaux sonores à 4m de hauteur)

# La prise en compte des nuisances sonores

Le projet est un cas de modification de voie existante. Des protections acoustiques sont réglementairement nécessaires si :

- Le projet augmente le niveau sonore de plus de 2 dB(A)
- **Et les seuils réglementaires sont dépassés**

Ici, dans le cadre de la déviation de Plémet, nous n'avons pas cherché à vérifier si le projet augmentait le bruit de plus de 2 dB(A) et nous avons étudié une protection dès que les seuils réglementaires étaient dépassés, **quelle que soit la responsabilité du projet lui-même**

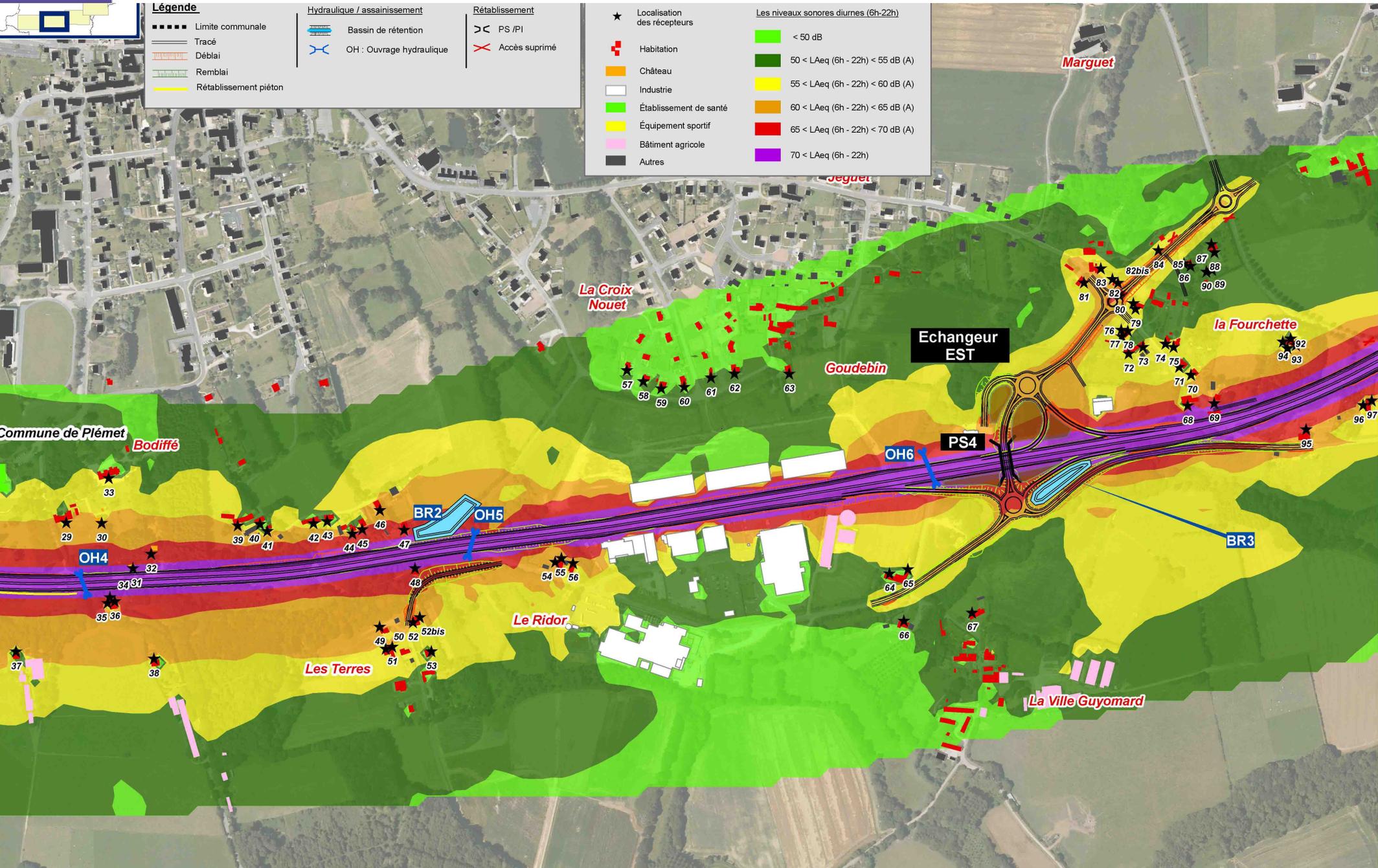
Le niveau sonore à respecter après projet dépend du niveau sonore initial avant projet (plus l'ambiance était calme, plus l'objectif est contraignant)

Protection à la source (merlon ou écran) à partir de 3 habitations à protéger et protection de façade en deçà : 1,9 M€ d'investissements prévus

Obligation de résultats = il y aura des mesures de bruit après mise en service pour vérifier l'efficacité des dispositifs



# La prise en compte des nuisances sonores



## Légende

- Limite communale
- Tracé
- Déblai
- Remblai
- Rétablissement piéton

## Hydraulique / assainissement

- Bassin de rétention
- OH : Ouvrage hydraulique

## Rétablissement

- PS / PI
- Accès supprimé

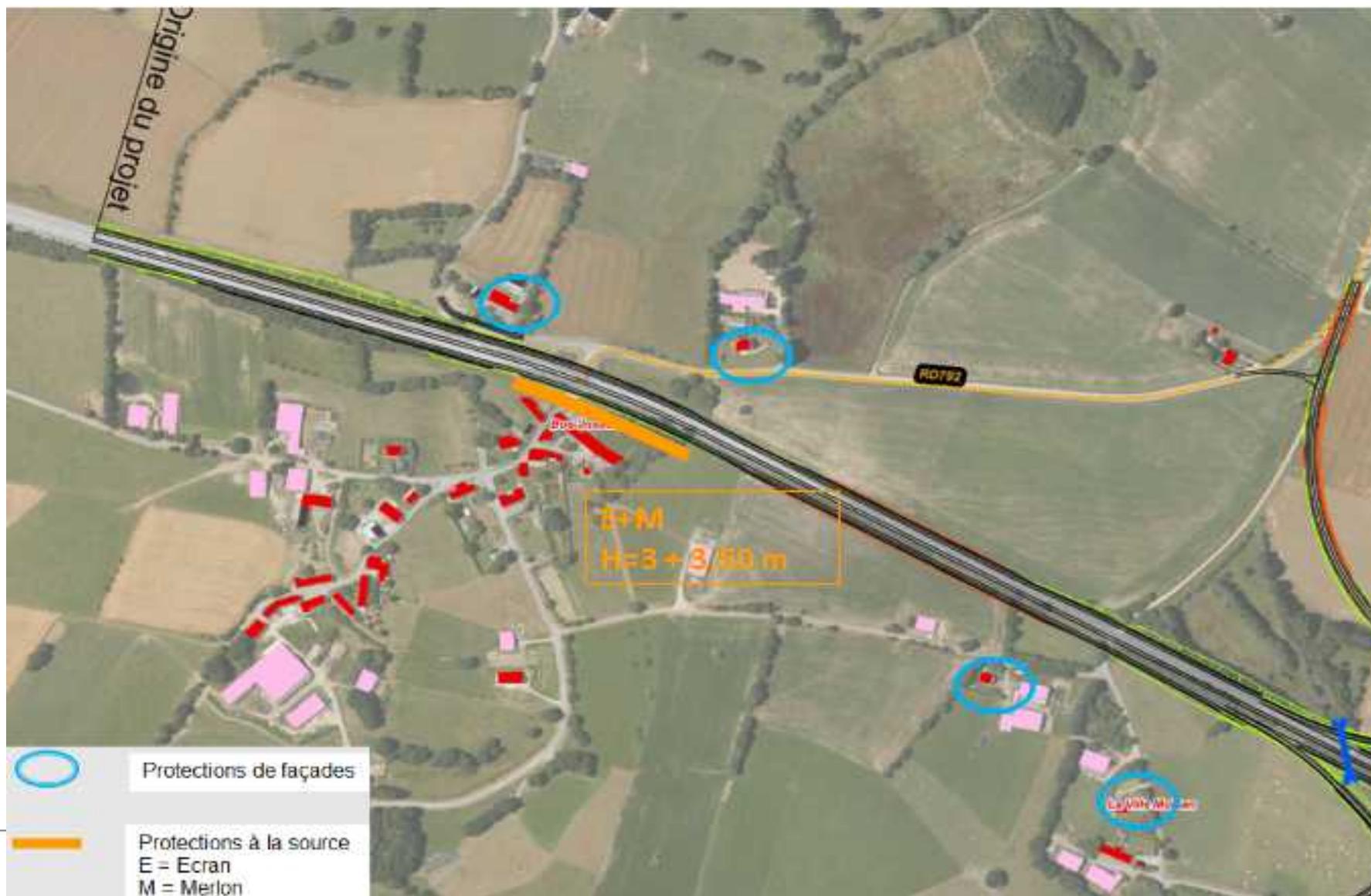
## Localisation des récepteurs

- Habitat
- Château
- Industrie
- Établissement de santé
- Équipement sportif
- Bâtiment agricole
- Autres

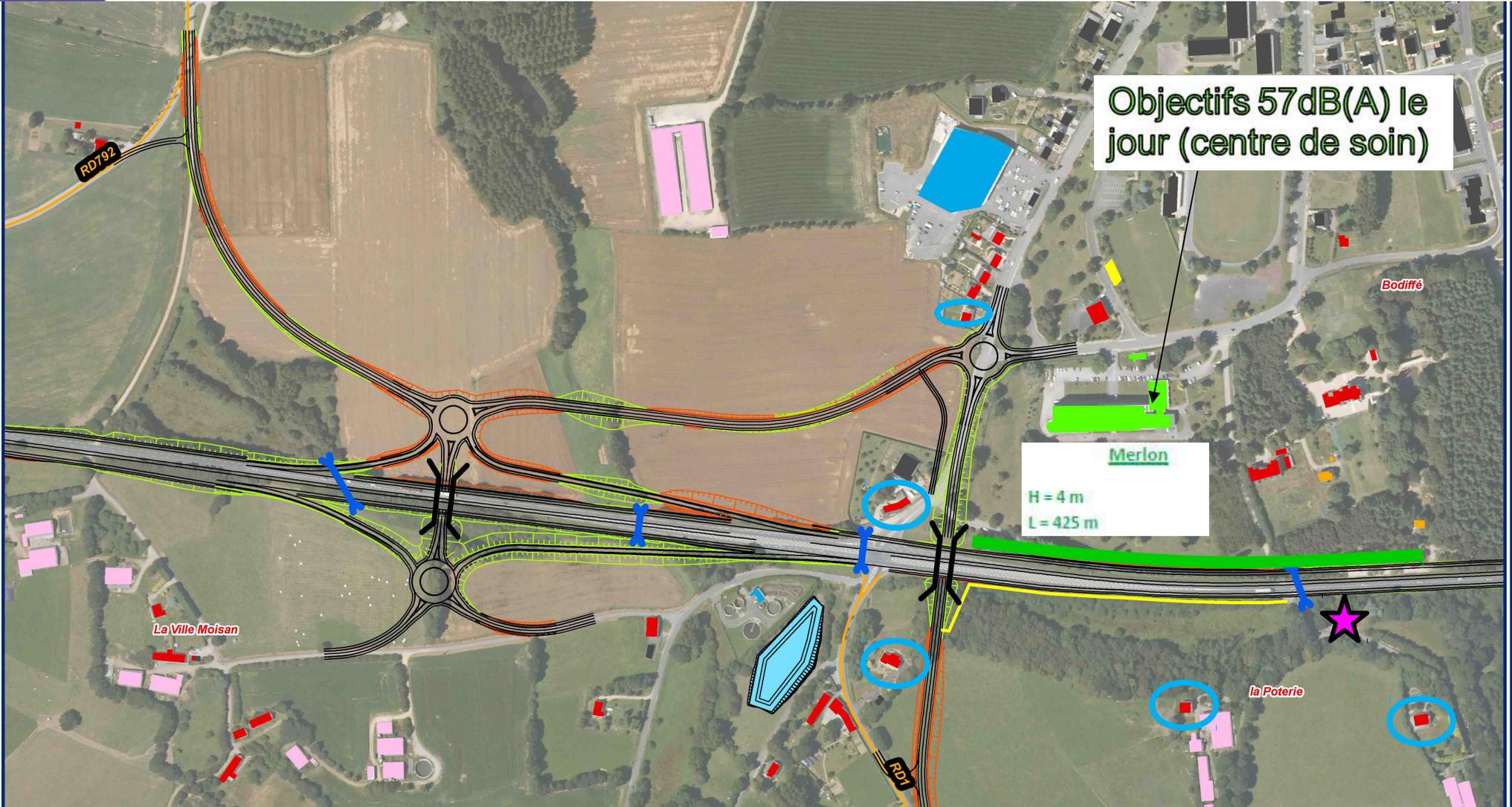
## Les niveaux sonores diurnes (6h-22h)

- < 50 dB
- 50 < LAeq (6h - 22h) < 55 dB (A)
- 55 < LAeq (6h - 22h) < 60 dB (A)
- 60 < LAeq (6h - 22h) < 65 dB (A)
- 65 < LAeq (6h - 22h) < 70 dB (A)
- 70 < LAeq (6h - 22h)

## ❖ Les mesures associées au projet (1)



# ❖ Les mesures associées au projet (2)



Protections de façades



Acquisitions envisagées



Protections à la source

E = Ecran

M = Merlon

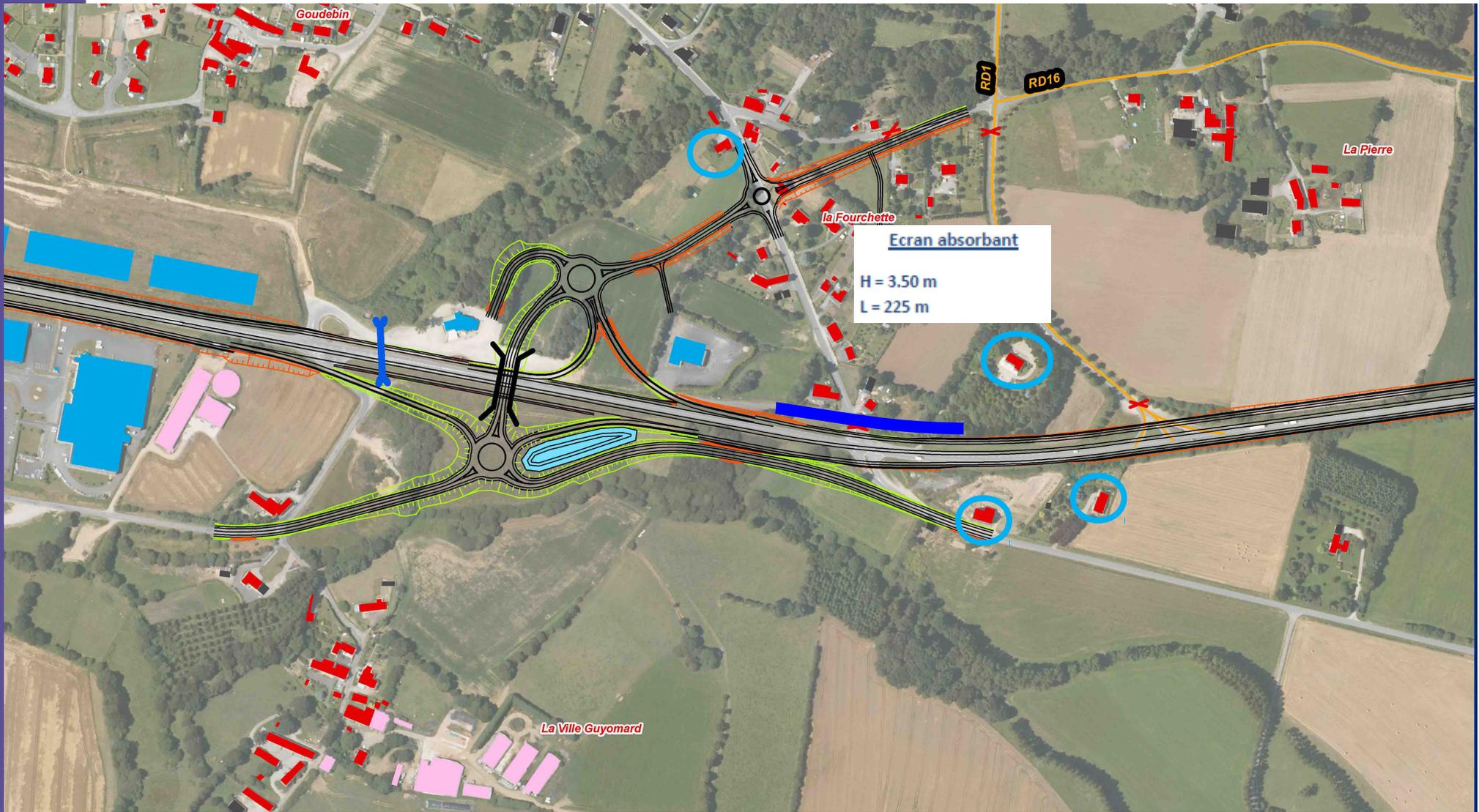


## ❖ Les mesures associées au projet (3)



	Protections de façades
	Acquisitions envisagées
	Protections à la source E = Ecran M = Merlon

# ❖ Les mesures associées au projet (4)



Protections de façades



Acquisitions envisagées



Protections à la source

E = Ecran

M = Merlon



# ❖ Les mesures associées au projet (5)



Protections de façades



Acquisitions envisagées



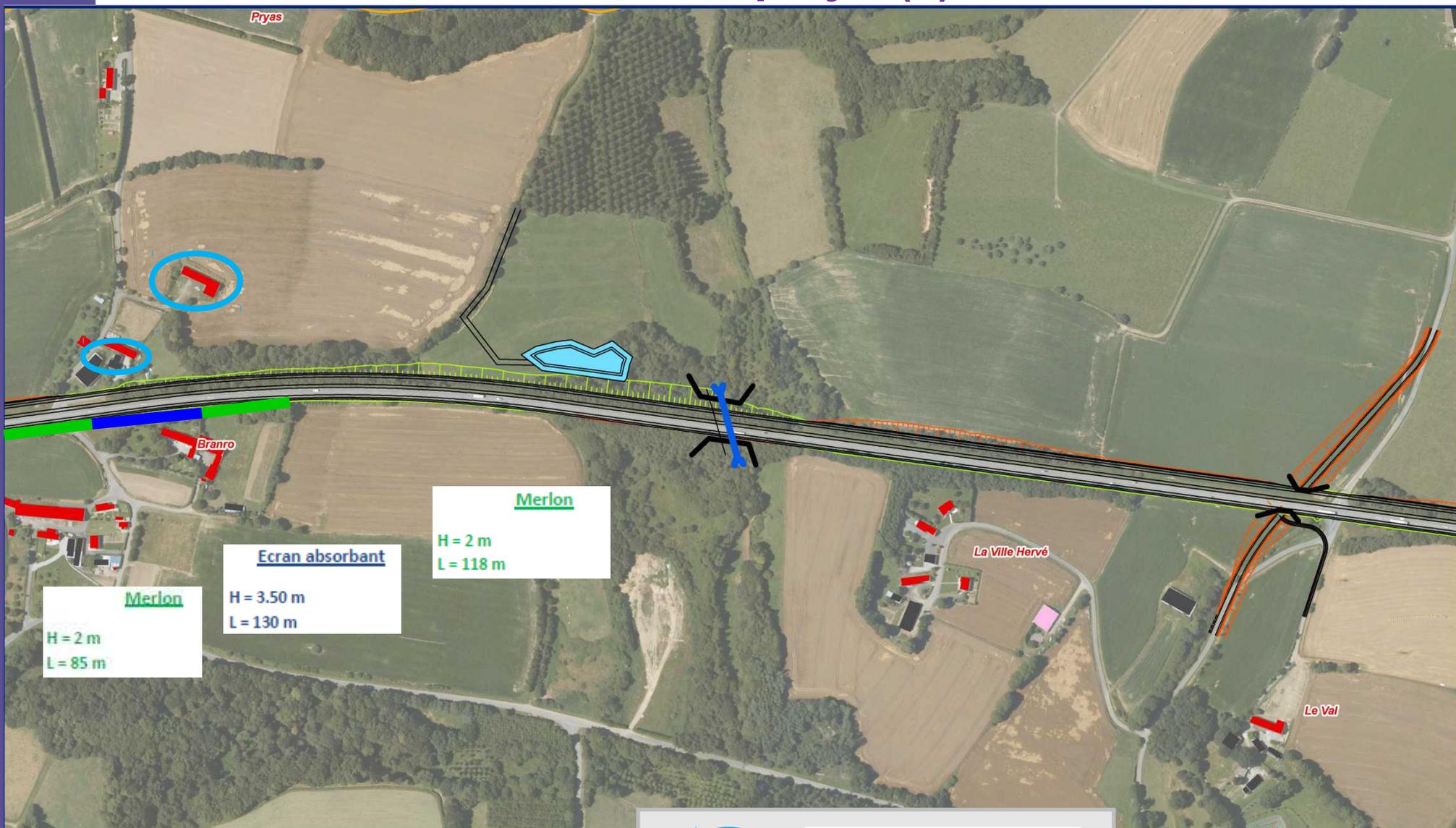
Protections à la source

E = Ecran

M = Merlon



# ❖ Les mesures associées au projet (6)



# ❖ Les mesures associées au projet (7)



Protections de façades



Acquisitions envisagées



Protections à la source

E = Ecran

M = Merlon

# Impacts sur les milieux naturels

- Des haies et boisements, des zones humides, des espèces protégées et leurs habitats, des continuités écologiques peuvent être affectées par le projet. Tout a été recensé.
- Le choix de retenir l'aménagement sur place limite les atteintes aux milieux naturels et aux paysages
- Des mesures compensatoires sont prévues :
  - Reconstitution de haies,
  - Extension ou restauration de zones humides,
  - Reconstitution d'habitats,
  - Passages petite faune,
  - Passage grande faune au niveau du Ninian

# Photomontages



# PHOTOMONTAGE 1A

Lieu-dit Le Bos Josselin

ÉTAT ACTUEL



la Guérande

RD 792

RN 164

vers Rennes

la Ville Moisan

Meur

le Bos Josselin

vers  
Châteaulin

# PHOTOMONTAGE 1B

Lieu-dit Le Bos Josselin

ÉTAT FUTUR



la Guérande

RD 792

RN 164

vers Rennes

la Ville Moisan

Meur

le Bos Josselin

vers  
Châteaulin



# PHOTOMONTAGE 2A

Échangeur Ouest - Vue vers le Nord

ÉTAT ACTUEL



PLÉMET

les Marteaux

la Guérande

RD 792

vers  
Châteaulin



RN 164

la Ville Moisan

St. épur.

Bel Air

vers  
Rennes



RD 1

# PHOTOMONTAGE 2B

## Échangeur Ouest - Vue vers le Nord

ÉTAT FUTUR



vers  
Châteaulin  
←

→  
vers  
Rennes

PLÉMET

les Marteaux

la Guérande

RD 792

Échangeur Ouest

RN 164

la Ville Moisan

St. épur.

Bel Air

RD 1

# PHOTOMONTAGE 3A

Échangeur Ouest - Vue vers l'Ouest

ÉTAT ACTUEL



la Ville Moisan

vers  
Châteaulin

la Guérande

RD 792

les Marteaux

St. épur.

RN 164

Bel Air

RD 1

vers  
Rennes

Centre de  
rééducation  
de Bodiffé

# PHOTOMONTAGE 3B

## Échangeur Ouest - Vue vers l'Ouest

ÉTAT FUTUR



vers  
Châteaulin

la Guérande

RD 792

la Ville Moisan

Échangeur Ouest

les Marteaux

RN 164

St. épur.

Bel Air

RD 1

Centre de  
rééducation  
de Bodiffé

vers  
Rennes

# PHOTOMONTAGE 4A

Passage supérieur

ÉTAT ACTUEL



vers Rennes

l'Avenue

Bodifé

Centre  
de rééducation  
de Bodifé

la Poterie

Bel Air

RD 1

RN 164

St. épur.

vers  
Châteaulin

# PHOTOMONTAGE 4B

Passage supérieur

ÉTAT FUTUR



vers Rennes

l'Avenue

Bodiffé

Centre  
de rééducation  
de Bodiffé

la Poterie

Bel Air

RD 1

RN 164

St. épur.

vers  
Châteaulin



vers  
Châteaulin ↑

Bodiffé

les Terres

RN 164

↓ vers Rennes





vers  
Châteaulin ↑

Bodiffé

les Terres

RN 164

↓ vers Rennes





les Terres

le Ridor

RN 164

Goudebin

vers  
Châteaulin

vers  
Rennes



les Terres

le Ridor

Goudebin

vers  
Châteaulin

RN 164

vers  
Rennes

# PHOTOMONTAGE 7A

Échangeur Est - Vue vers l'Ouest

ÉTAT ACTUEL



# PHOTOMONTAGE 7B

Échangeur Est - Vue vers l'Ouest

ÉTAT FUTUR



# PHOTOMONTAGE 8A

## Échangeur Est - Vue vers l'Est

ÉTAT ACTUEL



# PHOTOMONTAGE 8B

## Échangeur Est - Vue vers l'Est

ÉTAT FUTUR



# PHOTOMONTAGE 9A

Lieu-dit La Fourchette

ÉTAT ACTUEL



PLÉMET

Jéguet

Goudebin

RD 16

RD 1

RD 16

← vers  
Châteaulin

la Fourchette

RN 164

→ vers  
Rennes



# PHOTOMONTAGE 9B

Lieu-dit La Fourchette

ÉTAT FUTUR  
VARIANTE B3



PLÉMET

Jéguet

Goudebin

RD 16

RD 1

RD 16

Échangeur Est

vers  
Châteaulin

la Fourchette

RN 164

vers  
Rennes





le Clos Aubin

vers Rennes

vers Châteaulin

RN 164

le Val

