

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 G : EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

1	12/05/2016	Reprise suite aux remarques sur VO	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
0	04/12/2015	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION DU CONTEXTE DE L'ETUDE	4
1.1	Le cadre général d'évaluation des projets de transport	4
1.1.1	Le cadre législatif historique	4
1.1.2	Des évolutions récentes à prendre en compte	4
1.2	Le nouveau cadre législatif : Vers une prise en compte du développement durable	5
1.2.1	Le champ d'application	5
1.2.2	Contenu et objectifs de l'évaluation	5
1.3	Présentation de l'opération	6
1.4	Objectifs du projet	6
1.5	Historique des décisions antérieures	7
2	ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE	9
2.1	La présentation générale	9
2.1.1	La présentation de la RN164	9
2.1.2	Présentation des zones d'études	9
2.2	Le contexte socio-démographique	11
2.2.1	Le contexte régional	11
2.2.2	La zone d'étude élargie : une reprise de la croissance démographique	12
2.2.3	La zone d'étude rapprochée : des indicateurs positifs	14
2.3	Équipements structurants et bassin de vie	16
2.3.1	En Bretagne, l'accès au service s'organise autour de 134 bassins de vie	16
2.3.2	La zone d'étude élargie : Équipements et services du Pays du Centre Bretagne	17
2.3.3	Les équipements de la zone d'étude rapprochée	19
2.4	Le contexte économique	19
2.4.1	Les principaux pôles d'activités, zones et domaines d'activités à l'échelle régionale	19
2.4.2	Zone d'étude élargie : L'activité économique en Centre Bretagne	20
2.4.3	L'activité économique au sein de l'aire d'étude rapprochée	22
2.4.4	La mobilité au sein des différentes zones d'étude	25
2.4.5	Les enseignements de l'étude de trafic	29
3	L'ANALYSE STRATEGIQUE	36
3.1	La situation existante	36
3.1.1	Les points clefs du diagnostic	36
3.1.2	Les stratégies de développement et les projets en matière d'infrastructures	36

3.1.3	Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne	37
3.1.4	Le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports	39
3.1.5	Les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE)	39
3.1.6	Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)	40
3.1.7	Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)	40
3.2	Le scénario de référence et l'option de référence	41
3.2.1	Le scénario de référence	41
3.2.2	L'option de référence	43
3.2.3	L'option de projet	44
3.3	Les objectifs hiérarchisés du projet	44
3.3.1	Les objectifs nationaux (Commission « Mobilité 21 »)	44
3.3.2	Les objectifs régionaux	44
3.3.3	Les objectifs locaux	44
3.4	Les analyses des effets de l'option de projet	45
3.4.1	Analyse qualitative et quantitative	45
3.4.2	Les risques et les incertitudes	54
3.5	L'analyse monétarisés	54
3.5.1	Introduction	54
3.5.2	Objectifs et modalités de d'établissement du calcul socio-économique	54
3.5.3	Hypothèse de projet de Plémet	58
3.5.4	Avantages économiques et indicateurs de rentabilité	61
4	LA SYNTHESE DE L'EVALUATION	72
4.1	Evaluation du niveau d'atteinte des objectifs du projet par l'option de projet	72
4.2	Evaluer les effets de l'option de projet	75
4.2.1	Appréciation des effets sur les thèmes sociaux	75
4.2.2	Appréciation des effets sur les thèmes environnementaux	76
4.2.3	Appréciation des effets sur les thèmes économiques	78

1 INTRODUCTION DU CONTEXTE DE L'ETUDE

1.1 Le cadre général d'évaluation des projets de transport

1.1.1 Le cadre législatif historique

La prise en compte des incidences économiques et sociales des projets routiers est régie par les textes Officiels suivants :

- **La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)** du 30 décembre 1982, modifiée par la Loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT ou loi Pasqua), laquelle porte modification de la Loi n°95-115 du 4 février 1995 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT ou Loi Voynet). Elle définit le droit au transport et l'érige en principe. Son article 14 impose que les grands projets routiers fassent l'objet d'une évaluation économique et sociale ainsi que d'un bilan des effets socio-économiques au plus tard cinq ans après la mise en service de l'infrastructure.

Cette loi s'articule autour de plusieurs idées fortes :

- ✓ la complémentarité et la concurrence des différents modes de transport,
- ✓ l'efficacité économique et sociale des grands projets d'infrastructure,
- ✓ la protection de l'environnement.

- **Article 1511 du code des transports**

Ce dernier stipule que « les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport ».

- **Le décret n°84-167 du 17 juillet 1984**

Il précise le champ d'application de la LOTI et la teneur de l'évaluation des effets du projet sur le plan économique et social. L'évaluation économique et sociale doit notamment comporter :

- ✓ une présentation de l'aménagement proposé, de sa vocation et des objectifs envisagés ;
- ✓ une analyse du contexte socio-économique, de l'offre et de la demande de transports et de leur évolution ;
- ✓ une synthèse des motifs de choix du projet et un bilan de l'évaluation en termes d'impacts socio-économiques.

- **Les circulaires du 9 décembre 2008 relatives :**

- ✓ au référentiel d'évaluation au MEDDM
- ✓ à l'établissement d'une charte qualité de l'évaluation au MEDDM

Ces dernières visent à :

- ✓ évaluer l'efficacité mais aussi l'efficience, du point de vue du développement durable,
- ✓ Améliorer la prise en compte de l'évaluation dans la concertation et les débats publics,
- ✓ Intégrer la prise en compte du risque,
- ✓ Généraliser l'évaluation à l'ensemble des projets de transports (infrastructures et services).

1.1.2 Des évolutions récentes à prendre en compte

L'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques et le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 ont renforcé les obligations préalables d'évaluation des investissements de l'Etat et de ses établissements publics.

Le rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective relatif à l'évaluation socio-économique des investissements publics a actualisé et enrichi la méthode et les outils d'évaluation socio-économique des projets.

L'instruction du 16 juin 2014 a ainsi précisé le nouveau cadre général d'évaluation des projets de transports de l'Etat, de ses établissements publics et de ses délégataires.

Cette instruction vient compléter l'instruction cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

Une note technique du 27 juin 2014 de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), présentant la méthode pour appliquer le nouveau cadre général d'évaluation, qui est complétée de fiches-outils, précise les conditions d'application de cette instruction.

1.2 Le nouveau cadre législatif : Vers une prise en compte du développement durable

1.2.1 Le champ d'application

Les projets de transports pris en compte :

	Routier	Ferroviaire	Fluvial	Maritime	Portuaire, Logistique	Transport collectif urbain
Réalisation d'une infrastructure ponctuelle	Traitement d'un échangeur	Construction d'une nouvelle gare de triage	Construction d'une écluse, d'un barrage		Construction d'une plateforme multimodale, d'un terminal portuaire	Construction d'une nouvelle gare
Réalisation d'une infrastructure linéaire	Construction d'une route	Construction d'une LGV	Aménagement d'un canal	Aménagement d'un chenal de navigation		Construction d'un métro, tramway, BHNS
Développement d'un service de transport, mise en place d'une nouvelle technologie	Service d'autocars interurbains, centrale de covoiturage	Autoroute ferroviaire (infrastructure, équipements, matériels)	Ligne régulière fluviale (voyageurs)	Autoroute de la mer	Système d'information multimodal	Automatisation de lignes de métro
Modification d'un réseau existant	Aménagement d'une route	Electrification de voies ferrées	Approfondissement, rescindement d'un fleuve	Approfondissement, calibrage d'un chenal de navigation	Agrandissement d'une plateforme, extension d'un terminal	Renforcement d'infrastructures (métro, tramway, BHNS)

La mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet entre dans le cadre de la construction d'une route.

1.2.2 Contenu et objectifs de l'évaluation

L'étude d'évaluation socio-économique a donc pour objectif de faire une analyse de la situation actuelle et prospective de la zone concernée par le projet de mise à 2x2 voies sur le plan du contexte socio-économique, de l'offre de transport et de l'aménagement du territoire, puis de déterminer les effets du projet sur ces mêmes sujets, pour justifier la réalisation du projet par rapport à une situation où il ne se réaliserait pas.

L'évaluation doit comporter trois parties :

1- Une analyse stratégique qui consiste à :

- ✓ Définir la situation existante, le scénario de référence, l'option de référence et les options de projet,
- ✓ hiérarchiser les objectifs.

2- Une analyse des effets :

- ✓ Analyse qualitative et quantitative des effets des options de projet,
- ✓ Analyse des effets monétarisés,
- ✓ Analyse financière,
- ✓ Pour chaque analyse, prise en compte des risques et des incertitudes.

3- Une synthèse qui rend compte des connaissances acquises :

- ✓ Sur la contribution du projet à l'atteinte des objectifs,
- ✓ Sur les effets du projet selon les trois « piliers » du développement durable.

Principe de progressivité et de proportionnalité

L'évaluation répond au principe de proportionnalité. Les moyens mis en œuvre pour apprécier des effets du projet ainsi que la profondeur des analyses devront être adaptés à l'ampleur du projet et à l'importance des enjeux et des effets envisageables.

L'étude d'évaluation socio-économique a donc pour objectif de faire une analyse de la situation actuelle et prospective de la zone concernée par le projet de mise à 2x2 voies sur le plan du contexte socio-économique, de l'offre de transport et de l'aménagement du territoire, puis de déterminer les effets du projet sur ces mêmes sujets, pour justifier la réalisation du projet par rapport à une situation où il ne se réaliserait pas »

1.3 Présentation de l'opération

Le projet consiste à aménager le RN164 à 2x2 voies dans le secteur de Plémet, sur une section d'environ 8 km, constituée pour moitié par une section en déviation au sud de Plémet, et pour l'autre moitié par une section en rase campagne.

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Rostrenen, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord et Quimper au sud. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la Région, avec la RN12 (Rennes-Brest) et la RN165 (Nantes-Quimper). La RN164 est déjà aménagée en route à 2x2 voies sur 60% de son linéaire de 162 km.

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

Le projet d'aménagement concerne les communes de Plémet et Lauréan.

L'aménagement de la RN164 à 2x2 voies dans le secteur de Plémet répond aux objectifs de développement du territoire et d'amélioration de la sécurité et du confort des usagers.

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le premier ministre, et repris par le CPER 2015-2020 signé le 11 mai 2015 a fait de l'achèvement de la RN164 une priorité. Les opérations en cours doivent être réalisées sans retard (chantier en cours dans les secteurs de Loudéac et Saint-Méen-le-Grand).

Études, procédures et financements doivent être conduits afin de permettre à l'horizon 2020 l'engagement de la quasi-totalité des travaux de mise à 2x2 voies sur les sections restantes :

Ici dans le secteur de Plémet, avec un objectif de DUP en 2017 et de travaux en 2019,

- dans le secteur de Châteauneuf du Faou, avec des travaux à engager fin 2016/début 2017
- dans le secteur de Rostrenen, travaux en 2018
- Dans le secteur de Merdrignac, avec un objectif de DUP fin 2017 et des travaux en 2020,
- Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne où, compte-tenu de la complexité technique et des enjeux environnementaux, la priorité sera donnée à la réalisation des études nécessaires pour une parfaite information du public dans l'objectif de l'obtention d'une DUP à l'horizon 2018 et des travaux après 2020.

Cette ambition a été traduite dans le contrat de Plan Etat Région 2015-2020 par l'inscription de 237M€ de crédits pour la réalisation des différentes opérations sur la RN164, dont 50M€ pour le présent dossier.

1.4 Objectifs du projet

La mise à 2x2 voies de la RN164 sur les 8 km de la déviation de Plémet vise à assurer une continuité routière cohérente entre la déviation ouest de Merdrignac et l'extrémité ouest de la déviation de Saint-Caradec sur une longueur d'environ 30km."

Plus localement, la modernisation de la RN164 a pour objectif de renforcer le dynamisme du secteur de Plémet en améliorant ses liaisons vers les pôles urbains proches (Loudéac, Rennes).

La mise à 2x2 voies bénéficie aussi à la sécurité par la création d'une route mieux dessinée, plus fluide et plus confortable, avec des accès sécurisés.

Au terme de son aménagement, la section de Plémet proposera :

- Un axe fluide à 2x2 voies où l'on circule tout au long de son itinéraire, sur une route moderne, agréable et sûre.
- Deux points d'échanges avec la création de deux échangeurs, un premier à l'Ouest (avec la RD1 et RD792) et un second à l'Est (avec la RD1 et la RD16)
- Un temps de parcours fiable et prévisible, facteur clé pour conforter l'économie locale et l'emploi
- Une route mieux insérée dans son environnement, qui prendra en compte la richesse des milieux naturels ou ruraux qu'elle traverse et qui améliorera les franchissements hydrauliques et écologiques actuels.

Concernant ce dernier point, les effets positifs attendus de cette infrastructure seront d'autant plus importants que les impacts sur la mise en valeur des territoires dans leurs paysages remarquables seront anticipés, maîtrisés et accompagnés.

1.5 Historique des décisions antérieures

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN 164 – l'axe routier du centre Bretagne – sur l'ensemble de son itinéraire.

La RN 164 assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Rostrenen, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud.

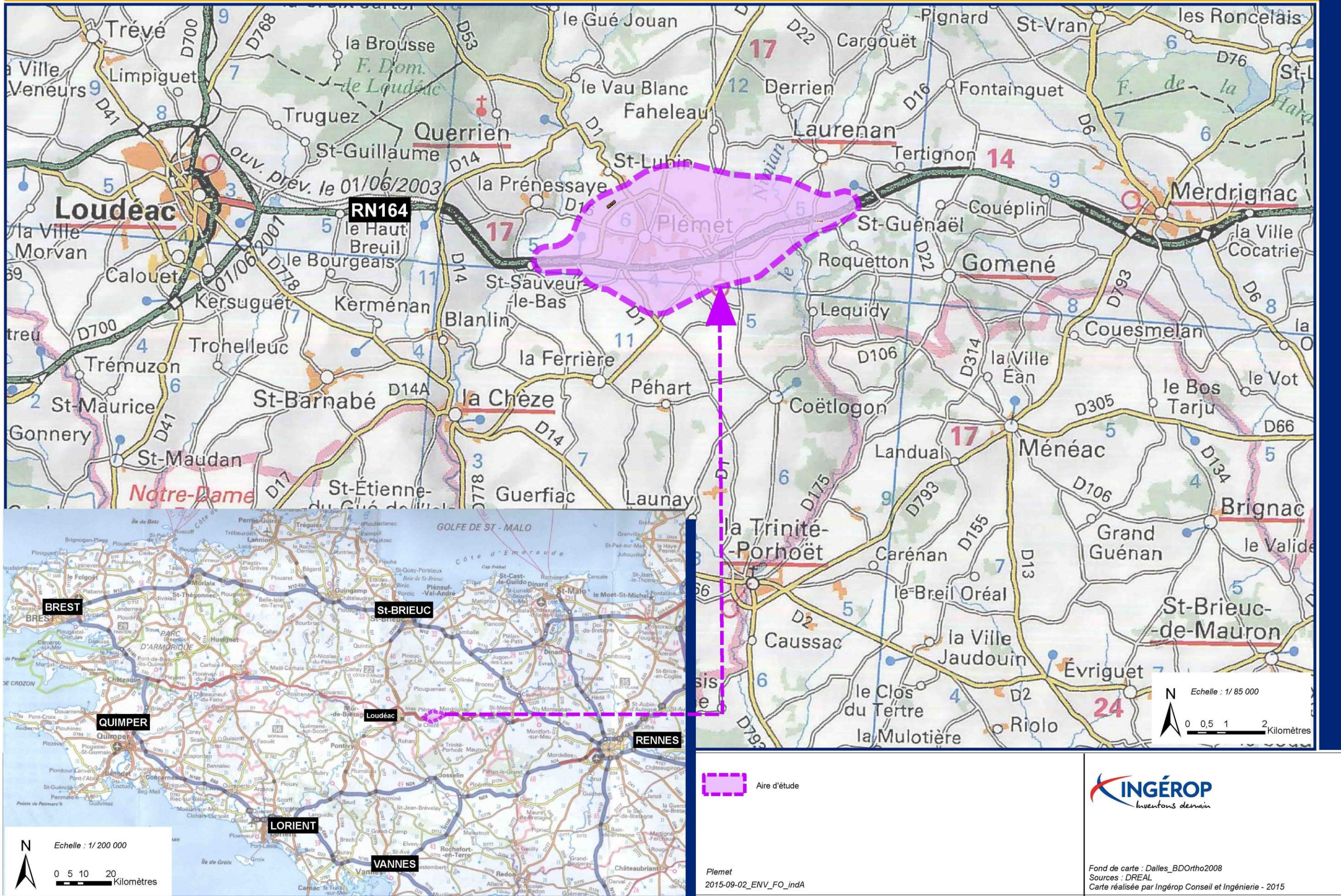
Actuellement, 101 km du tracé de la RN164 sont aménagés en route à 2x2 voies. Ce parti-pris d'aménagement – 2x2 voies avec échangeurs dénivelés – est issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995. Décision soulignée par le projet de Schéma national des infrastructures de Transport (document prévu par le Grenelle de l'Environnement) et par le rapport de la mission parlementaire « Mobilité 21 » (juillet 2013) où l'aménagement de la RN164 est retenu au titre des actions à engager pour « renforcer l'accessibilité des territoires ». Différents projets d'aménagement de la RN164 bénéficient ainsi de financements, provenant principalement de l'État et de la Région pour un montant total de 116 M€, au Programme De Modernisation des Itinéraires (PDMI) de la région Bretagne 2009-2014.

La finalisation de l'aménagement de la RN164 est en outre une priorité du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, et prévoit la mise en chantier avant 2020 dans la quasi-totalité des sections qui restent à doubler, en particulier dans le secteur de Plémet.

Le Contrat de Plan 2015-2020 de la région Bretagne, signé le 11 mai 2015, consacre cette ambition en allouant 50 M€ à la réalisation de cette section.

Les études préalables de cette opération ont débuté au printemps 2013.

La localisation de l'aire d'étude de Plemet



 Aire d'étude

Plemet
2015-09-02_ENV_FO_indA



Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2015

2 ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

Nb : Les études réalisées fin 2015 sur la base des données cartographiques et statistiques, n'ont pu tenir compte des évolutions de la carte communale et de la création de la commune des Les Moulins et de la commune de Le Mené.

2.1 La présentation générale

2.1.1 La présentation de la RN164

Les projets d'aménagement de la RN164 s'inscrivent dans le contexte socio-économique particulier à cheval sur trois départements, dans un espace à la fois rural, peu densément peuplé, et peu structuré.

Les communes traversées restent cependant peu éloignées des pôles importants que constituent les agglomérations de Rennes, Saint-Brieuc, Vannes, Quimper ou Brest. L'armature urbaine est peu présente sur le long de la RN164 et les communes traversées tiraillées entre ces agglomérations.

Le territoire dans lequel s'inscrit le projet de déviation de la commune de Plémet présente des enjeux importants en termes de dynamiques de population et d'emplois et de migrations territoriales compte tenu de sa localisation. Il reste en effet à l'écart du dynamisme de la Bretagne mais sous influence directe des pôles métropolitains en cours de constitution en Bretagne.

2.1.2 Présentation des zones d'études

2.1.2.1 Méthodologie générale

Afin d'appréhender au mieux les dynamiques et enjeux des territoires impactés, l'analyse a recours à différentes échelles territoriales et temporelles.

2.1.2.2 Définition et présentation des zones d'études, de la structuration administrative et territoriale autour du projet

La définition de zonages permettent d'envisager des effets variés à des échelles spatiales et temporelles différentes. Ils sont utilisés dans un premier temps pour réaliser l'état des lieux puis dans un second pour déterminer les effets potentiels du projet. Ils permettent également d'assurer la cohérence de l'approche sans pour autant constituer un cadre limitatif ; les zones d'études pouvant être remises en perspective à des échelles plus vastes ou plus restreintes selon les besoins de l'analyse (Région Bretagne ou du bassin d'emplois par exemple).

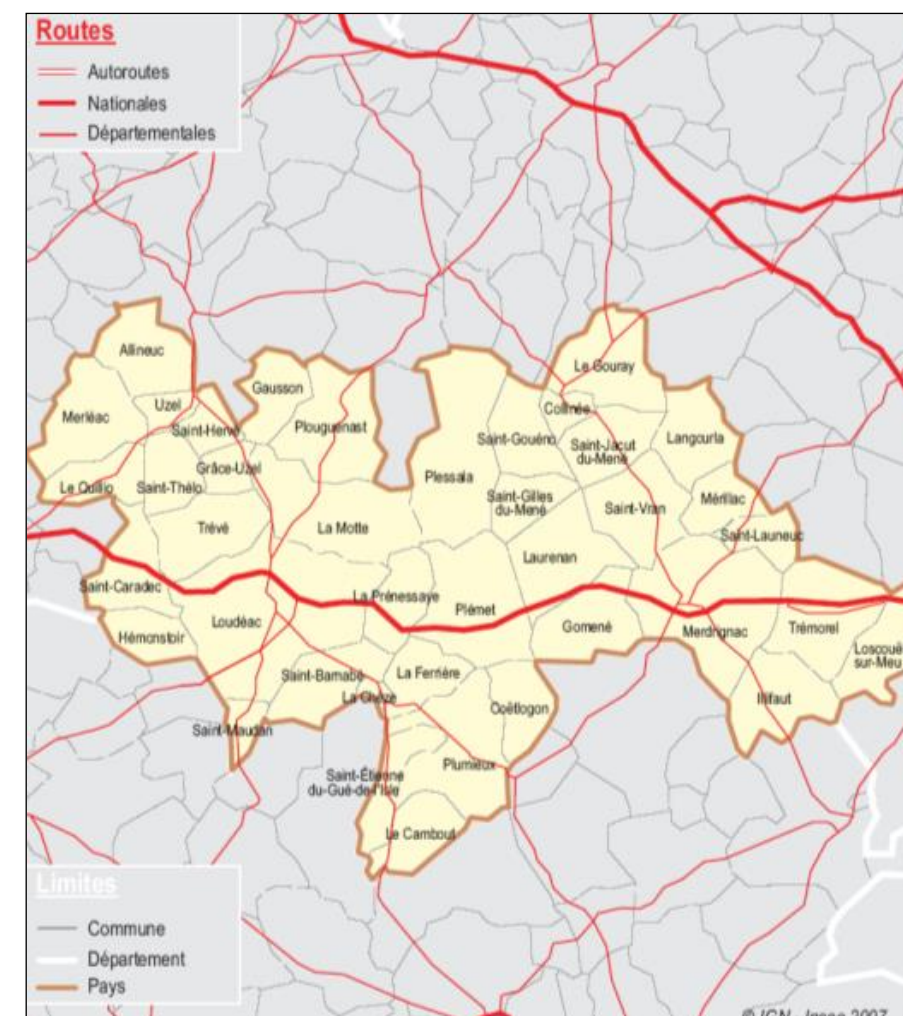
Ainsi, on distinguera deux niveaux d'analyse :

- **La zone d'étude élargie** qui comprend les secteurs susceptibles d'être concernés par les effets indirects du projet.

La zone d'étude élargie fera référence au Pays Centre Bretagne.

Positionné en plein centre de la région Bretagne, le pays **regroupe 49 communes** et près de 50 000 habitants **sur une superficie de 970km²**, l'une des plus faibles des pays de la région.

Le pays du Centre-Bretagne est situé à la jonction de deux axes routiers importants : la RN 164 reliant Rennes à Châteaulin et l'axe reliant Saint-Brieuc à Lorient et Vannes.



Le pays se distingue de la tendance régionale avec une très faible croissance démographique. Loudéac, avec ses 10 000 habitants, est la seule entité urbaine répertoriée en 1999 et à ce titre constitue le pôle d'emplois du pays avec près de 8 000 postes (sur 20 000 pour l'ensemble du pays).

Territoire rural, le Pays du Centre Bretagne est fortement spécialisé dans l'agriculture et dans les industries agro-alimentaires. Dans ce contexte, une bonne accessibilité représente un enjeu majeur.

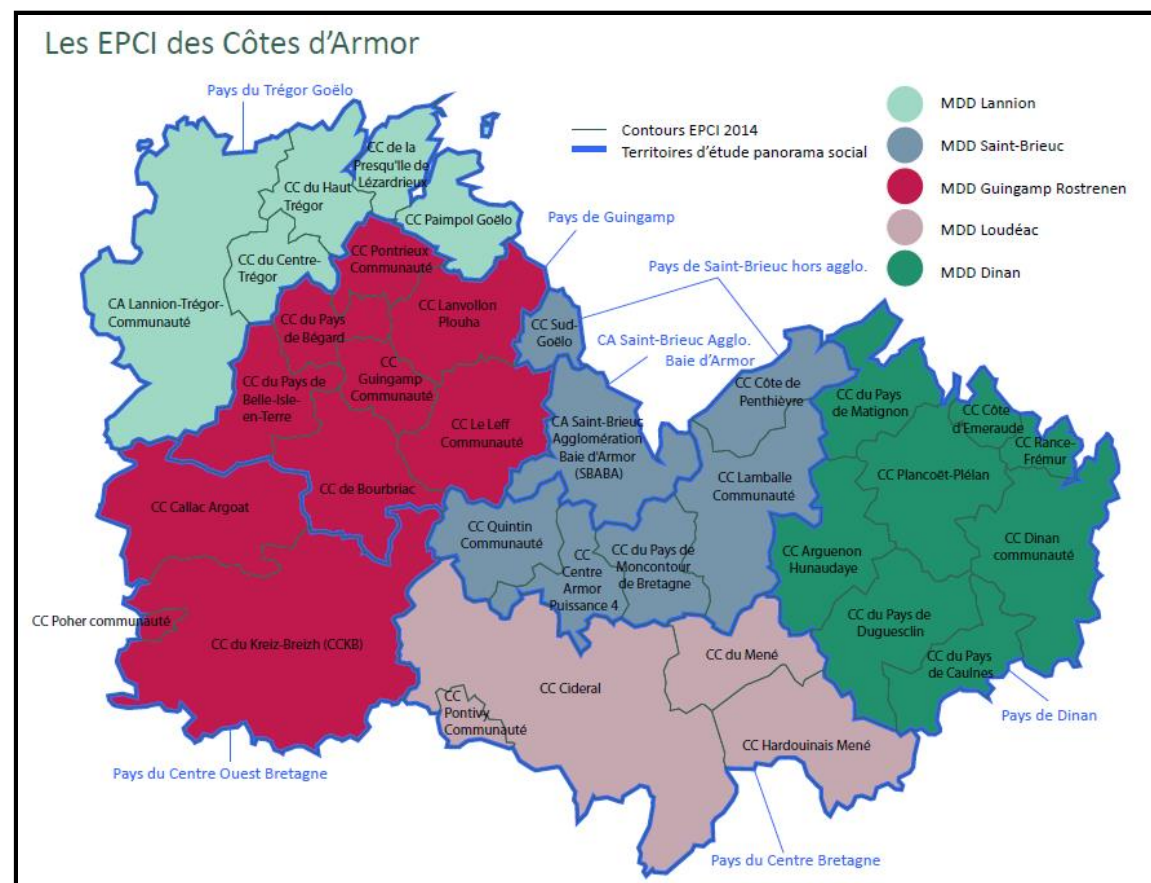
- **La zone d'étude de proximité** qui comprend les communes directement traversées par le projet. Elle correspond à la zone d'influence directe de l'infrastructure sur laquelle les impacts, notamment en termes d'emprises, sont susceptibles de se faire le plus concrètement sentir

La zone d'étude de proximité fera référence aux communes directement touchées à savoir

- Plémet
- Gomené
- Lauréan

Ces trois communes appartiennent deux intercommunalités :

- La Communauté de Communes de Hardouinai Mené
- La Communauté Intercommunale pour le développement de la Région et des Agglomérations de Loudéac (CIDERAL)



Afin de resituer le projet dans un espace plus large et en guise de comparaison, en préambule des thématiques, une analyse succincte des dynamiques régionales sera réalisée.

La Communauté de Communes Hardouinai Mené

Créée en 1992, La Communauté de Communes Hardouinai Mené a été l'une des toutes premières structures intercommunales à se créer en Côtes d'Armor et en Bretagne. Les liens entre les 9 communes remontent en effet à 1972 lors de la création du Sivom du Mené.

Elle est composée de 9 communes :

- La commune de Merdrignac est la principale commune de l'EPCI en nombre d'habitants (2 918 habitants en 2010) et fait figure de pôle d'emplois (1 465 emplois).
- La commune de Trémoré est la deuxième commune de l'intercommunalité tant en terme de population (1 106 habitants en 2010) qu'en terme d'emplois (785 emplois)
- Les sept autres communes de l'intercommunalité comptent moins de 1 000 habitants : Gomené (588), Illifaut (685), Laurenan (716), Loscouët-sur-Meu (648), Mérillac (240), Saint-Launeuc (197), Saint-Vran (745).

La population a connu jusqu'en 1999 une diminution régulière, puisque le territoire est passé de 8.646 habitants en 1968 à 7.375 en 1999 sur une superficie d'environ 250km²:

Cependant, la tendance s'est sensiblement inversée depuis une dizaine d'années : **Il compte aujourd'hui une population totale de 8.128 habitants, soit un bond de près de 7 % en 10 ans.**

La Communauté Intercommunale pour le développement de la Région et des Agglomérations de Loudéac

Cette collectivité compte 33 communes et 35 400 habitants.

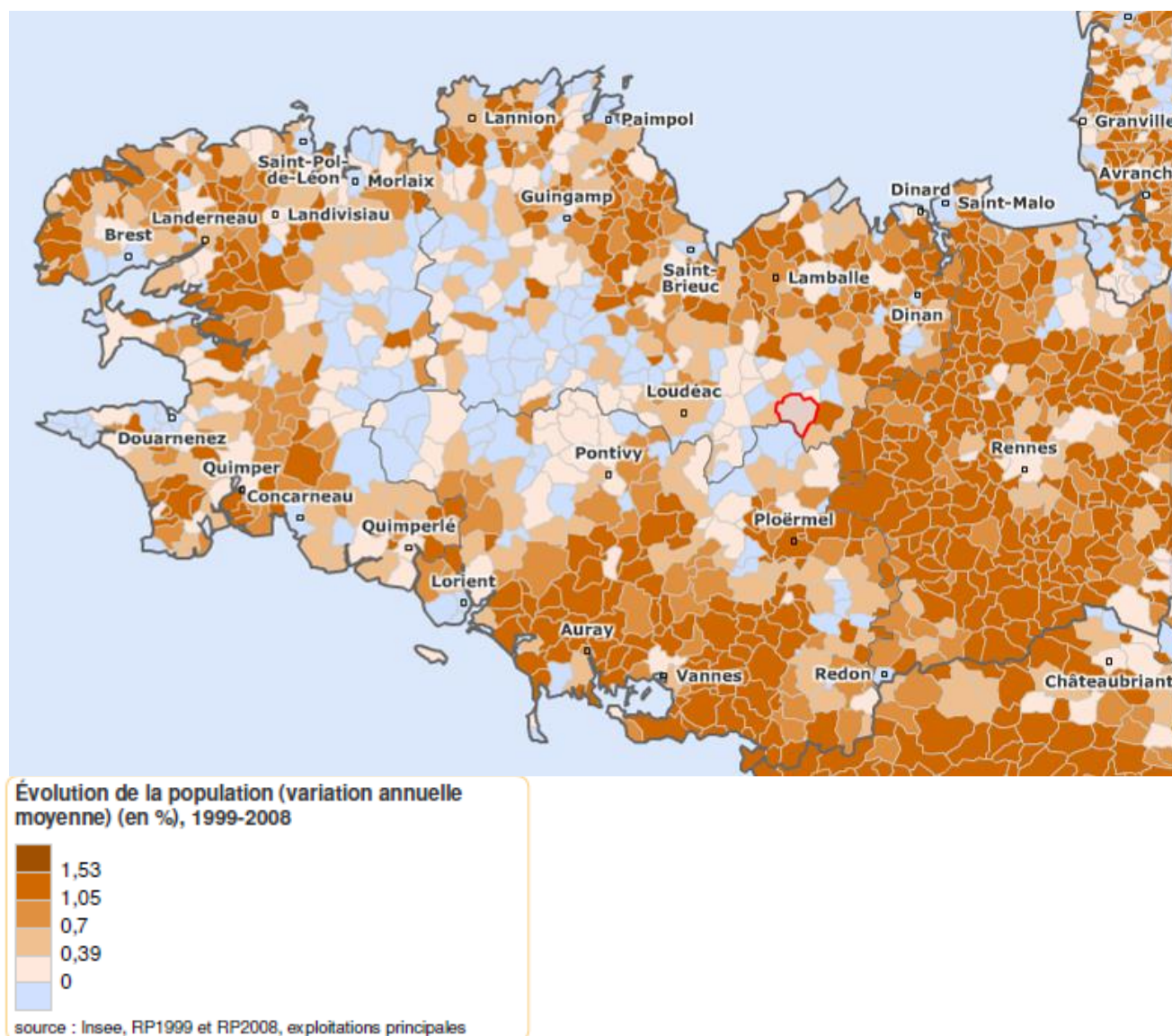
Créée le 1er janvier 1994, elle est une étape dans la coopération intercommunale qui avait déjà débuté en 1990 dans le SIDERAL, syndicat de communes préexistant.

La population du territoire après avoir connu des phases de croissance et de déclin a gagné 1 000 habitants depuis 1968.

2.2 Le contexte socio-démographique

2.2.1 Le contexte régional

2.2.1.1 Evolution de la population

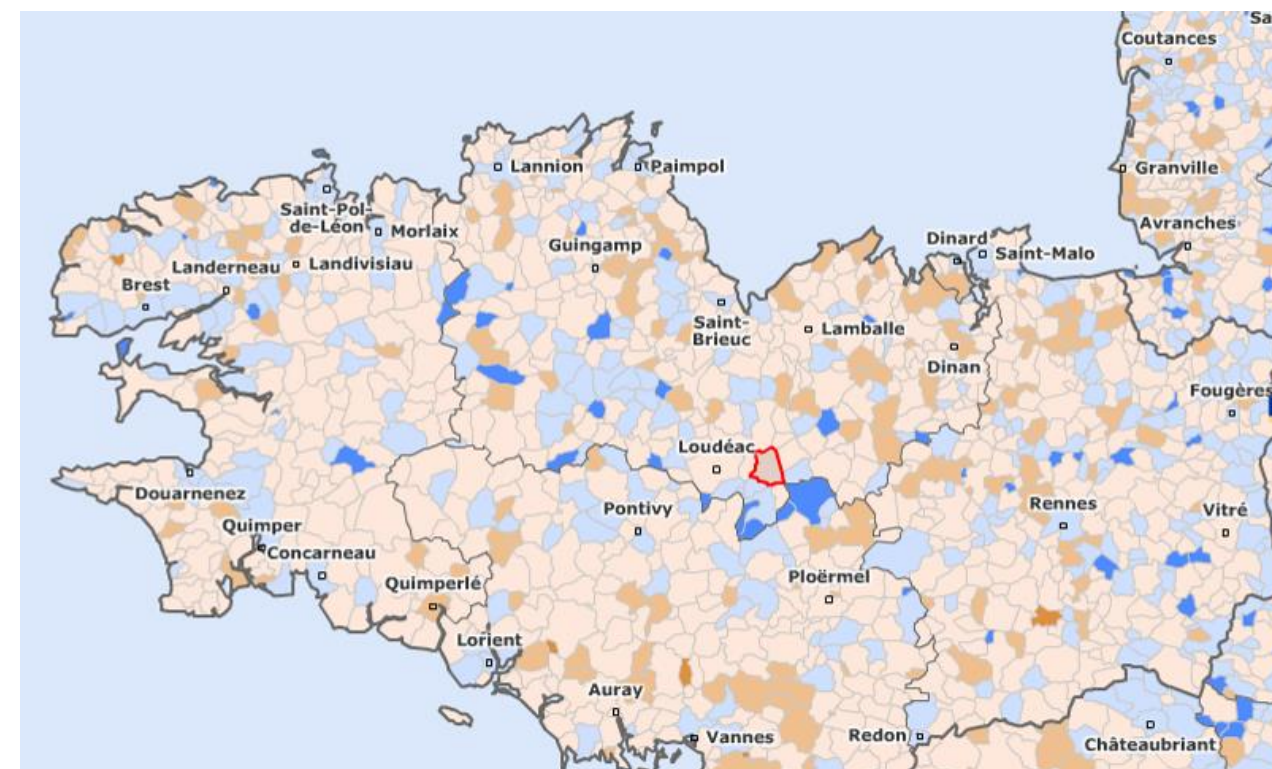


La population de Bretagne est concentrée au droit des agglomérations de Rennes, Brest, Lorient, Quimper, Saint-Brieuc, et Vannes pour l'essentiel.

Les communes en périphérie des pôles urbains de Rennes, Vannes, Auray, Lorient et Quimper connaissent la plus forte évolution de la population, alors même que les pôles urbains voient leur population stagner ou diminuer. Les territoires du centre Bretagne sont plus fragiles.

2.2.1.2 Structure démographique

Les moins de 20ans s'installent préférentiellement en périphérie des pôles urbains de Rennes, Brest et Vannes, alors que la population est plutôt vieillissante dans le centre Bretagne et sur le littoral breton.

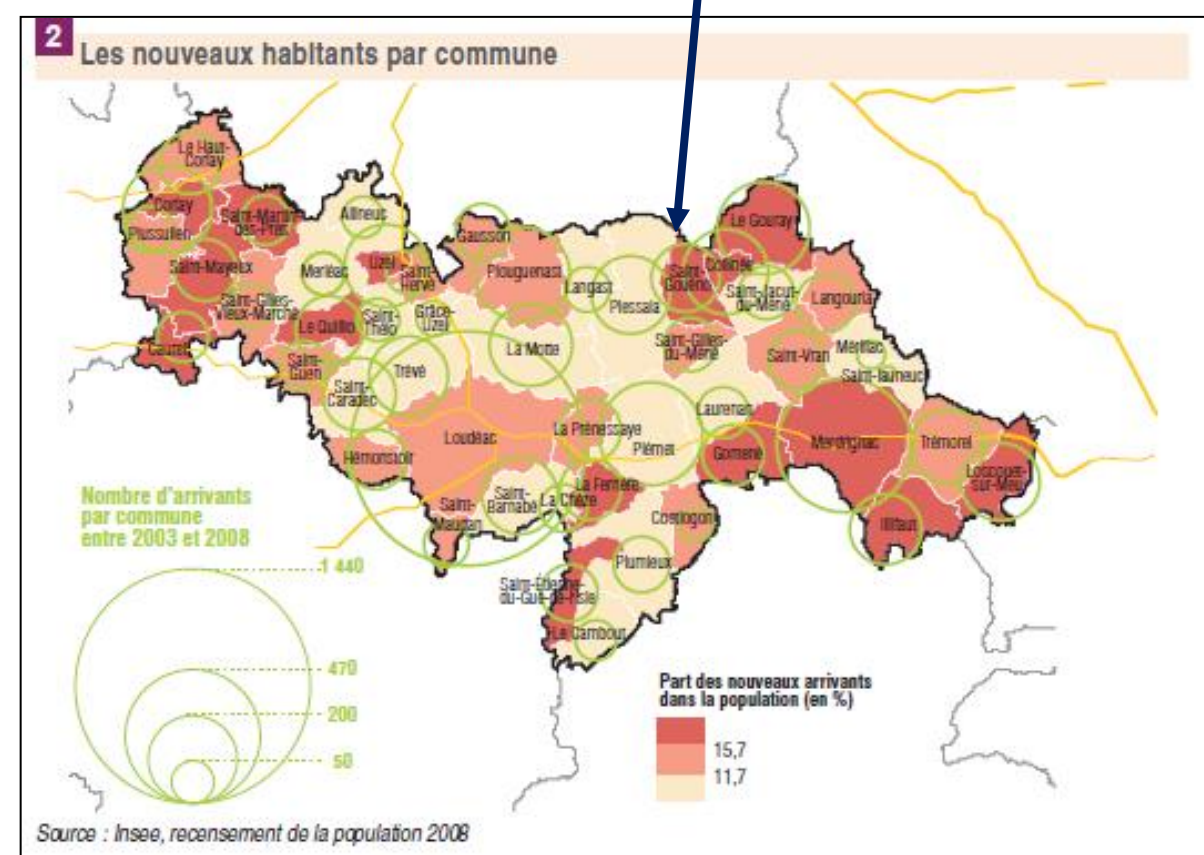
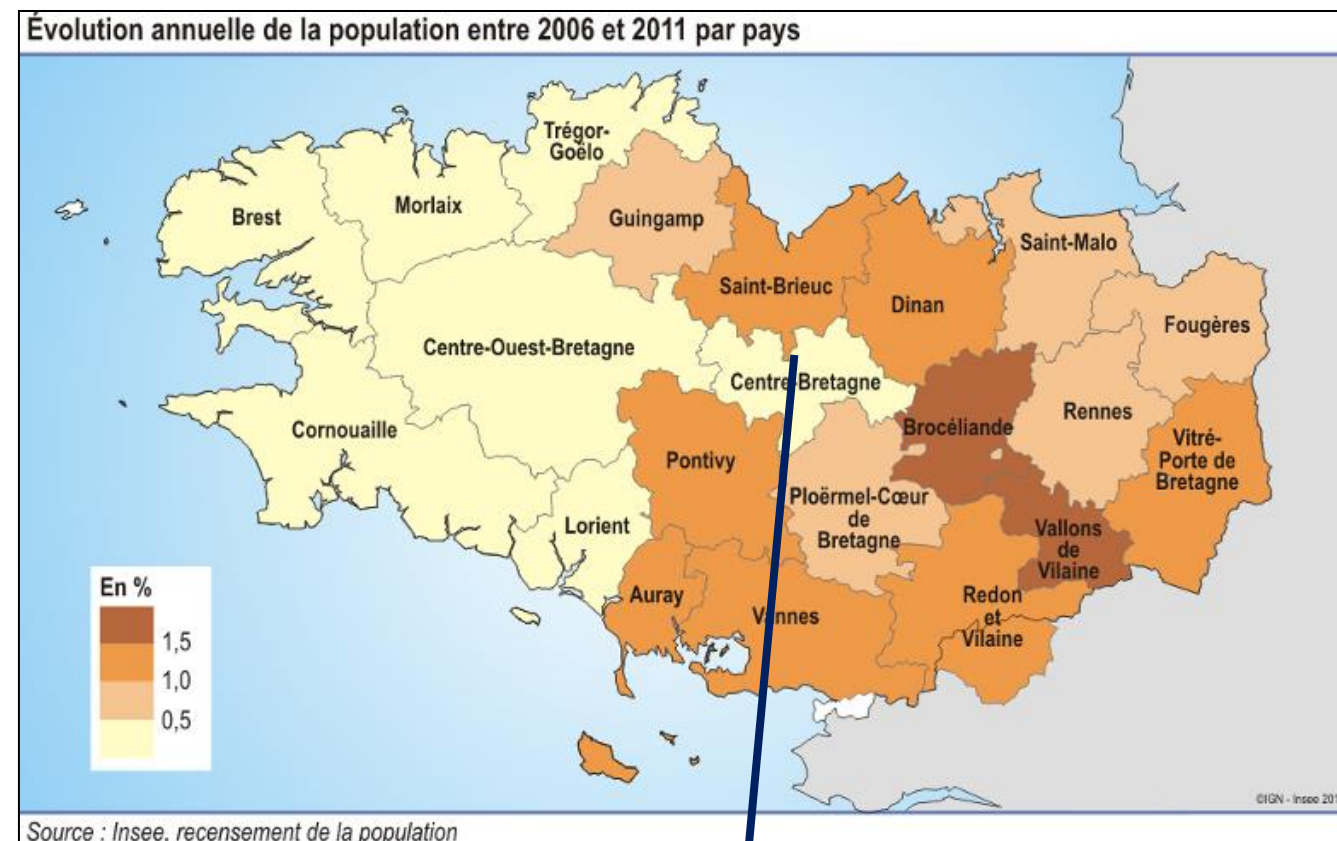


Toutefois le dernier recensement montre que ce ne sont plus seulement les grandes agglomérations et les communes littorales qui connaissent une progression de leur population. Certaines communes dites plus rurales connaissent elles aussi une progression démographique liée à leur solde migratoire.

2.2.2 La zone d'étude élargie : une reprise de la croissance démographique

2.2.2.1 Evolution de la population

Avec une augmentation annuelle de population égale à 0,4 % entre 1999 et 2010, le pays du Centre Bretagne retrouve une croissance démographique qui lui faisait défaut à la fin du siècle dernier. Cette même tendance est également observée sur un ensemble de territoires de même nature, appelé « référentiel de comparaison ». Cette croissance résulte uniquement des apports migratoires, le solde naturel, bien qu'en amélioration, restant légèrement négatif. L'attractivité résidentielle constitue ainsi un enjeu central du développement du territoire. Par ailleurs, cette croissance qui se concentre sur les communes traversées par la RN 164, notamment à l'est de Loudéac et près de l'axe Triskell, témoigne du rôle moteur des voies de communication dans le développement des territoires.



2.2.2.2 Structure démographique

1 Principaux Indicateurs de comparaison				
Principaux Indicateurs (2010)	Pays du Centre Bretagne	Référentiel	Côtes-d'Armor	Bretagne
Densité de population (en hab/km ²)	43,5	45,5	86,0	117,6
Part des 65 ans ou plus (en %)	22,5	21,8	21,8	18,7
Part des couples sans enfant (en %)	32,1	31,4	31,4	28,7
Part des emplois cadres (en %)	5,9	7,4	10,4	13,0
Part des emplois ouvriers (en %)	42,2	34,6	26,7	25,1
Nombre d'emplois pour 100 actifs	112,3	100,1	96,1	99,1
Part des emplois dans l'industrie (en %)	27,7	24,5	14,3	14,6

Source : Insee, recensements de la population

La population du pays du Centre Bretagne s'avère un peu plus âgée (43 ans en moyenne) que celle du référentiel de comparaison, du département et encore plus de la région. Cet écart est principalement imputable à un déficit de jeunes, aux âges d'études ou de premier emploi, conjugué à une surreprésentation des personnes âgées. Le territoire compte 123 jeunes de moins de 25 ans pour 100 personnes âgées de 65 ans ou plus, contre 128 au niveau départemental et dans le référentiel de comparaison et 160 dans l'ensemble de la région. Néanmoins, le territoire vieillit moins, puisque ce ratio ne diminue que de 4 points depuis 1999 contre 10 dans le département des Côtes-d'Armor et 17 en Bretagne.

2.2.2.3 Les logements

Sur le territoire de Centre Bretagne, en 10 ans, le nombre de logements a progressé de 13 %, alors que la population n'a augmenté que de 5 %. Le vieillissement de la population et l'augmentation des séparations contribuent à expliquer ce phénomène qui est général. La part du logement collectif a progressé de 3,6 points en 10 ans (référentiel : + 1,7 point, Côtes-d'Armor : + 1,9). Les 2 000 ménages supplémentaires depuis 1999 sont principalement constitués de personnes seules ou de couples sans enfant. Dans le même temps, le nombre de familles a diminué et la taille moyenne des ménages est passée de 2,38 en 1999 à 2,24 aujourd'hui.

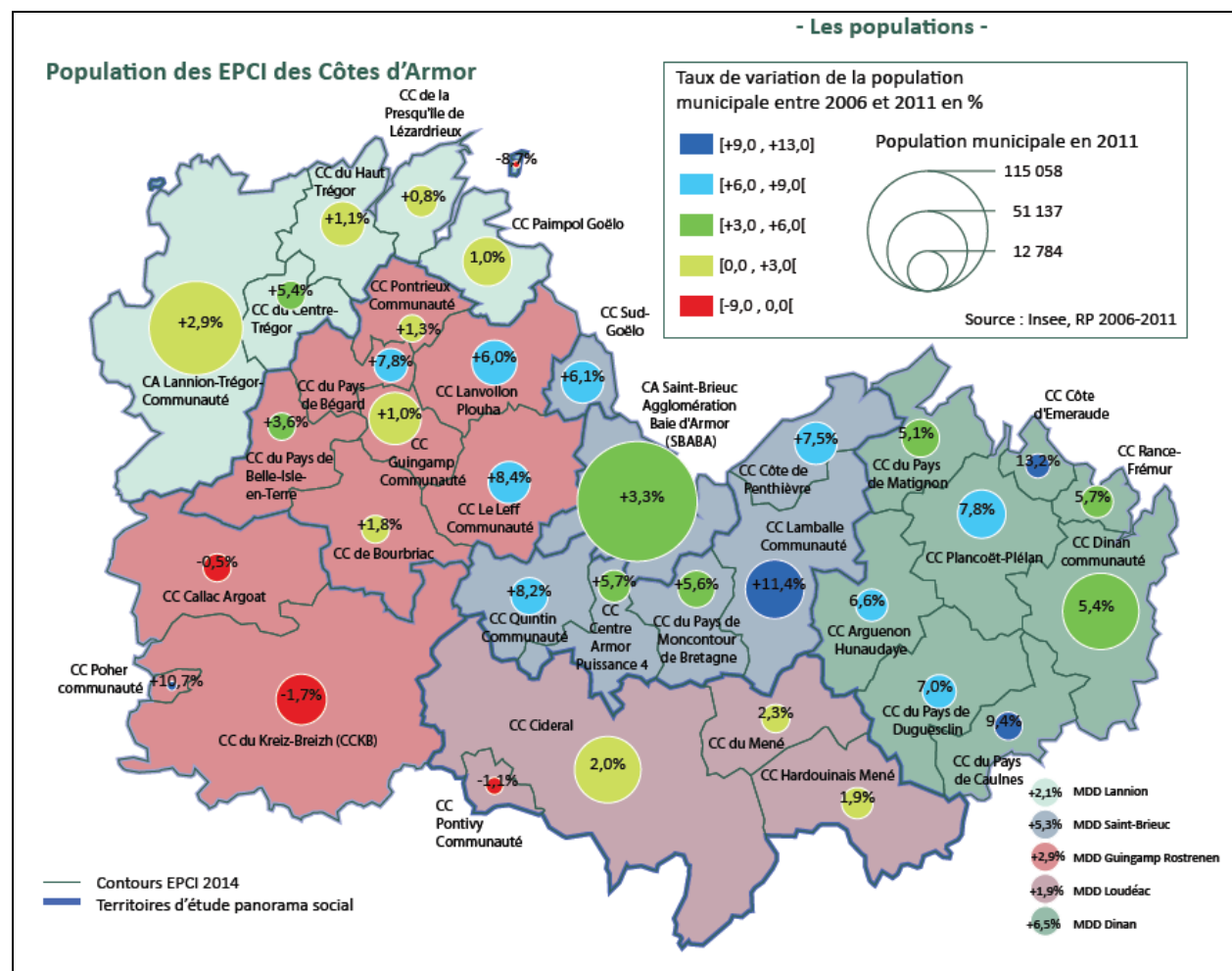
Parallèlement, la taille des logements a augmenté passant de 4,32 à 4,58 pièces. En conséquence, la sous-occupation s'est accentuée, comme ailleurs mais de façon plus prononcée, et concerne 83 % des résidences principales.

On estime que près de 60 % des personnes habitent dans un logement plus grand que ce que nécessite la taille du ménage. Ainsi, la moitié des personnes seules et plus de 80 % des personnes en couple sans enfant vivent dans un logement comportant au moins 4 pièces.

Par ailleurs, un tiers des logements a été construit avant les années cinquante. La moitié des logements vacants est dans ce cas. Plus petits et plus anciens, ces logements constituent un faible levier pour accueillir des familles ou fidéliser les nouveaux arrivants.

2.2.3 La zone d'étude rapprochée : des indicateurs positifs

2.2.3.1 Évolution de la population



Les deux Communautés de Communes présentent un taux de croissance annuel moyen entre 2006 et 2011 respectivement de 2% pour la CIDERAL et 1.9% pour la Communauté de Communes de la Hardouinais.

	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2012
Laurenan	976	869	822	791	733	716	725
Gomené	718	647	596	535	539	592	561
Plémet	2928	3035	3056	3071	2936	2902	3137

Evolution de la population entre 1968 et 2012

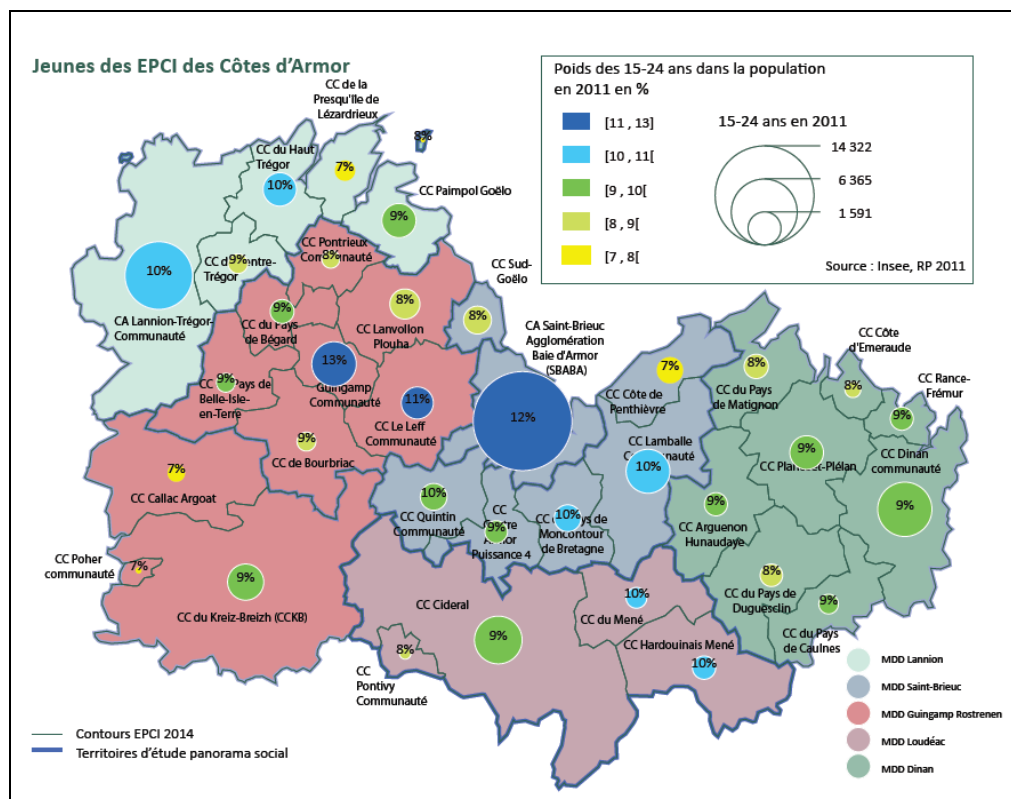
	Evolution 99/2007	Evolution 2007/2012
Laurenan	-2.3%	+1.25%
Gomené	+9.8%	-5%
Plémet	-1%	+8%

Les communes de Laurenan, et Gomené, sont davantage rurales et présentent moins d'attractivité en termes d'emploi, les populations de ces deux communes diminuent de façon progressive de 1968 à 1999 avant de connaître une nouvelle dynamique :

- Pour Laurenan une reprise qui semble se poursuivre (due en grande partie au solde migratoire)
- Pour Gomené une reprise puis une légère baisse entre 2007 et 2012.

Avec près de 3137 habitants en 2012, Plémet constitue la plus importante commune de l'aire d'étude rapprochée et connaît depuis 2007 une croissance relativement importante.

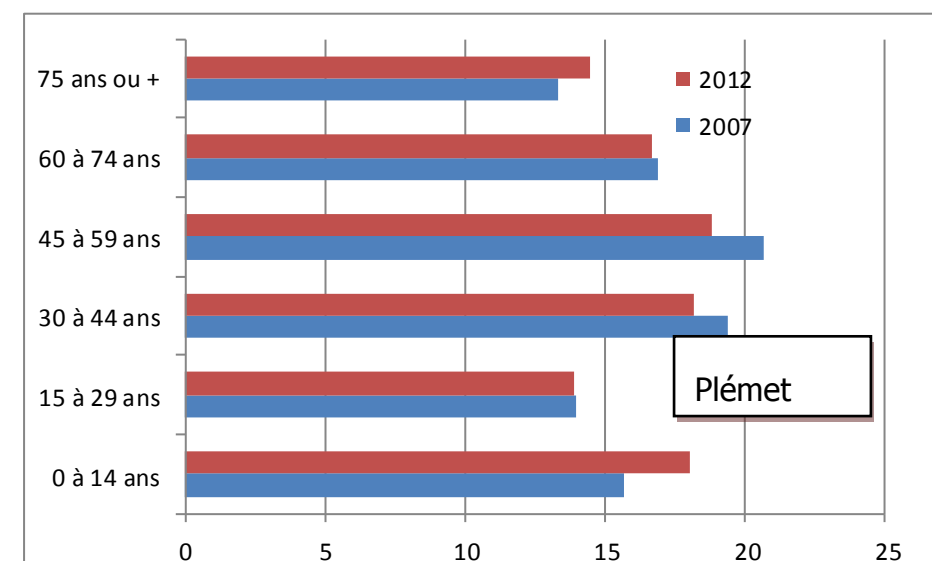
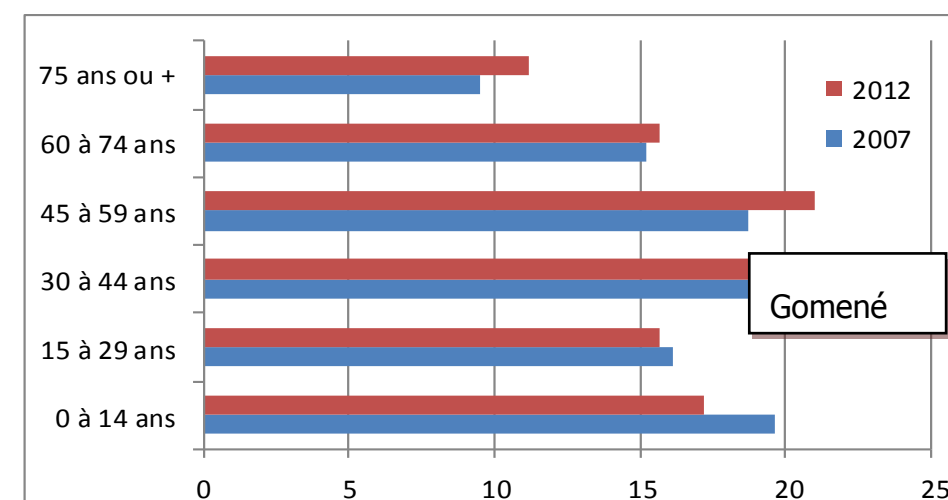
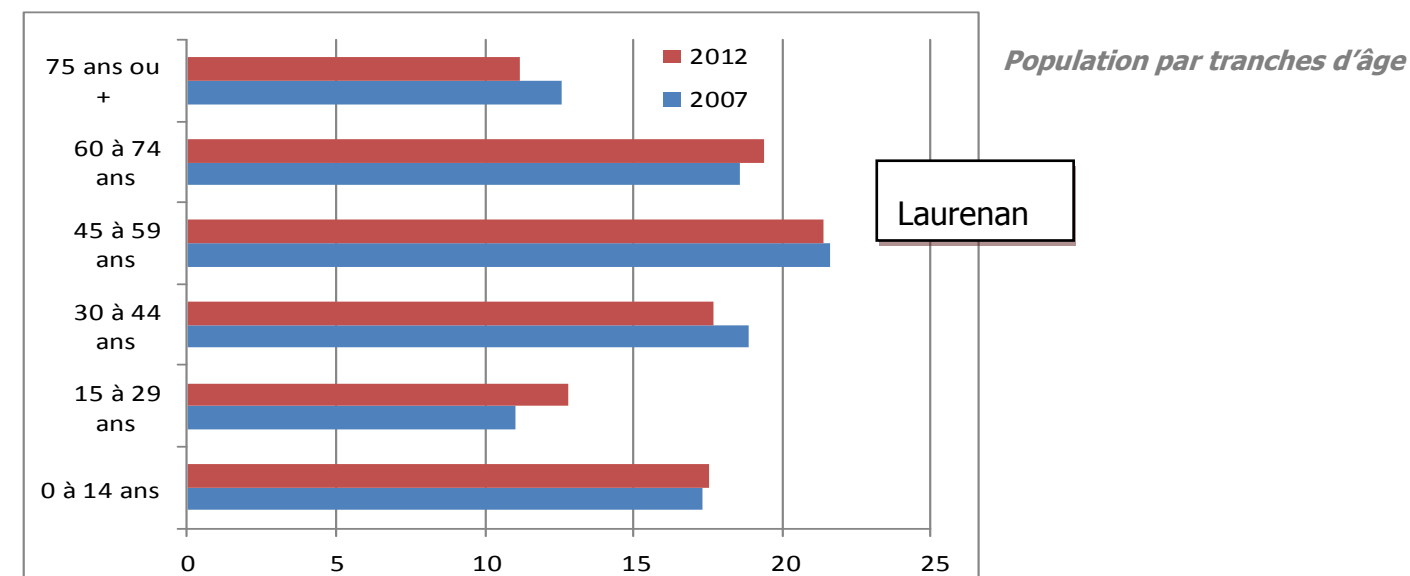
2.2.3.2 Structure démographique



La part des 15-24 ans dans la population des deux Communautés de Communes reste assez faible.

Toutefois, la population de l'aire d'étude rapprochée est assez jeune et toutes les tranches d'âge sont représentées dans des niveaux quasi similaires entre les communes, à l'exception de Laurenan qui présente une population plus âgée. L'évolution entre 1999 et 2009 au niveau des tranches d'âge n'est pas significative.

Globalement, la population est équilibrée entre les moins de trente ans et les plus de trente ans et la tendance similaire entre 1999 et 2009, à l'exception de Laurenan qui présente des différences plus marquées entre les niveaux 1999 et 2009 avec une tranche d'âge 0-30 ans inférieure à la tranche 30-60 ans.

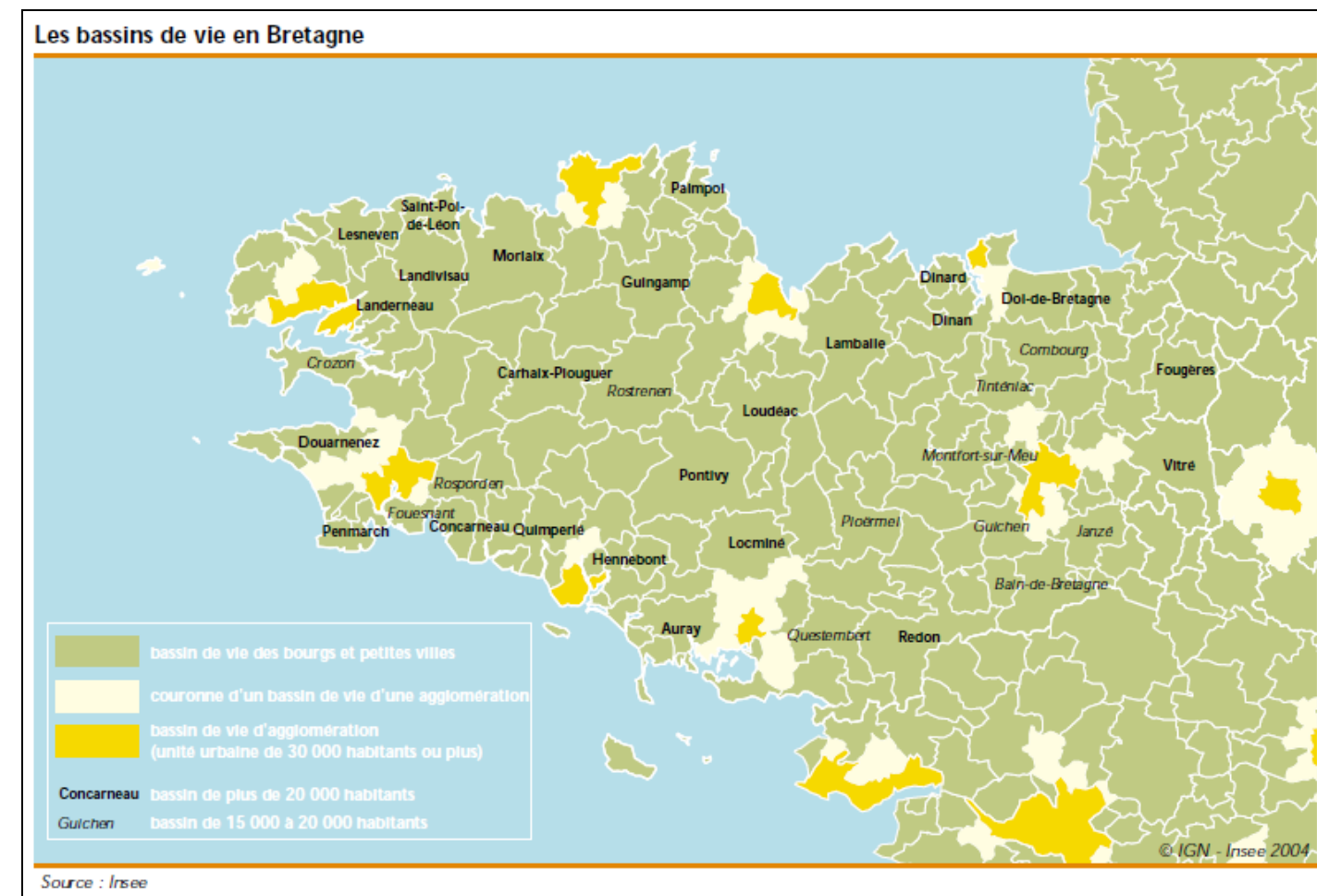


2.3 Équipements structurants et bassin de vie

Ce qu'il faut retenir :

Si les tendances démographiques récentes se poursuivaient, le pays du Centre Bretagne pourrait compter 50 700 habitants en 2020 soit 1 300 de plus qu'en 2010. Le rythme de croissance démographique (+ 0,27 % par an) se tasserait et resterait inférieur à ceux du département (+ 0,57 %) et de la région (+ 0,75 %). La croissance démographique serait essentiellement portée par l'augmentation du nombre de personnes âgées de 60 ans ou plus et notamment celui des 85 ans ou plus (figure 5). En 2010, les enfants de moins de 3 ans représentaient 3,3 % de la population, tout comme les personnes de 85 ans ou plus. En 2020, ces parts seraient respectivement de 3 % et 4,8 %. Cette tendance au vieillissement revêt un caractère inéluctable, même si son ampleur pourra être légèrement infléchie. Dès lors, les enjeux liés à la satisfaction des besoins de ces populations âgées, qu'il s'agisse des transports, de l'accès aux services et aux équipements, de l'organisation des services à domicile ou de la vie sociale, se poseront avec une acuité croissante.

2.3.1 En Bretagne, l'accès au service s'organise autour de 134 bassins de vie



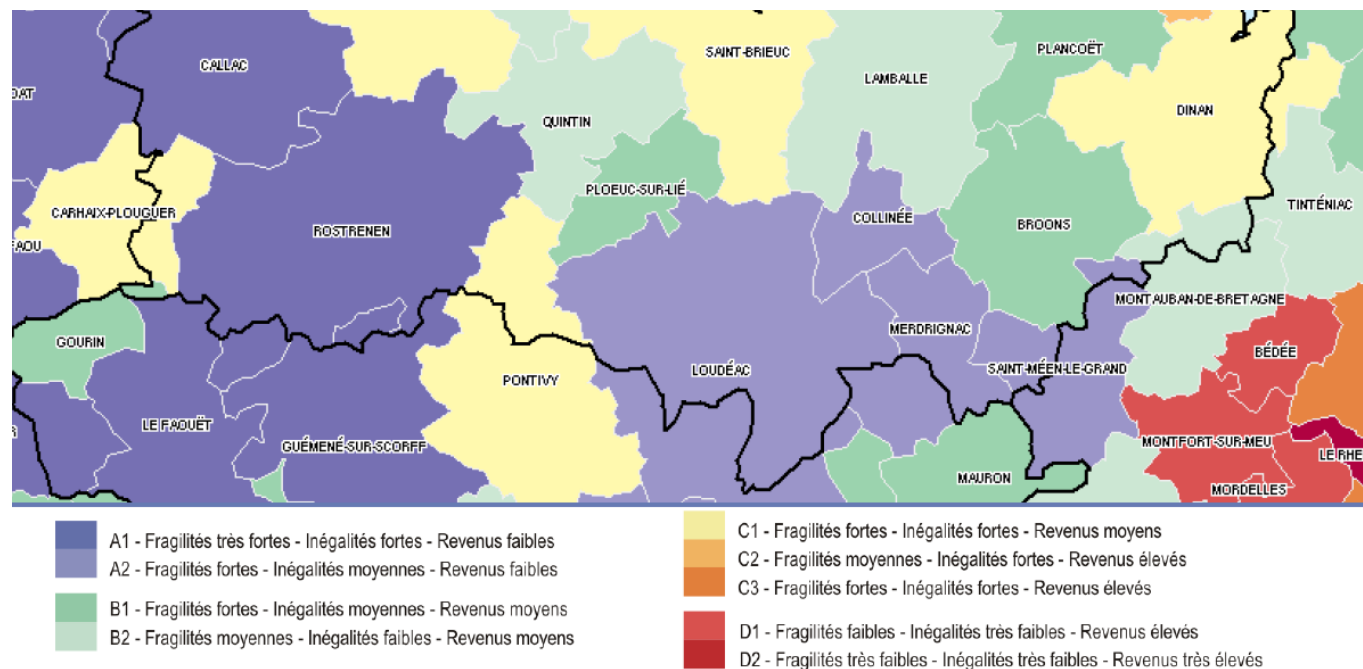
Une étude nationale réalisée en 2003 en collaboration entre la Datar, l'Inra, le Scees, l'Ifen et l'Insee, s'est intéressée à l'utilisation de l'espace rural, en s'attachant à caractériser les pôles qui l'animent.

En se fondant sur le nombre d'équipements et d'emplois et sur les attractions intercommunales, elle a permis de définir une structuration du territoire en bassins de vie.

Le bassin de vie constitue la plus petite maille territoriale sur laquelle s'organise la vie quotidienne des habitants.

2.3.2 La zone d'étude élargie : Équipements et services du Pays du Centre Bretagne

L'aire d'étude élargie appartient au bassin de vie de Loudéac marqué par une fragilité très forte mais qui profite d'un très bon niveau d'équipement.



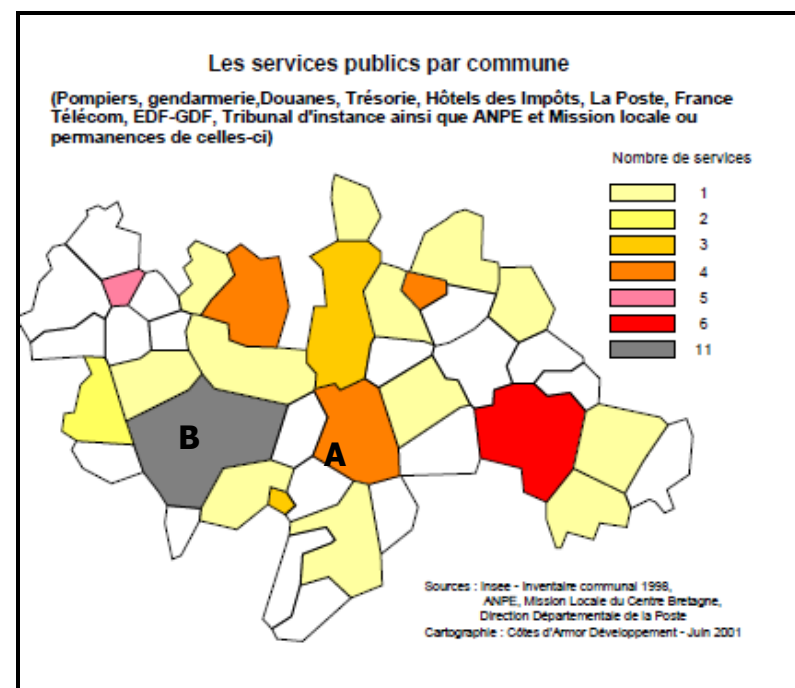
Avec la présence d'une large gamme d'équipements, Loudéac constitue le pôle principal de services du Pays relayé par cinq pôles intermédiaires (Merdrignac, Plémet, Collinée, Plouguenast et Uzel).

L'inventaire communal définit un indice général d'équipement à partir d'une gamme de 39 services ou commerces. Il existe ainsi 25 pôles principaux de services en Bretagne pour lesquels les 39 indicateurs sont présents, dont celui de Loudéac.

L'inventaire communal détermine également la capacité d'attraction des territoires qui peut être mesurée à différents niveaux : celui des services intermédiaires ou celui des services de proximité (soit respectivement 17 ou 10 équipements retenus).

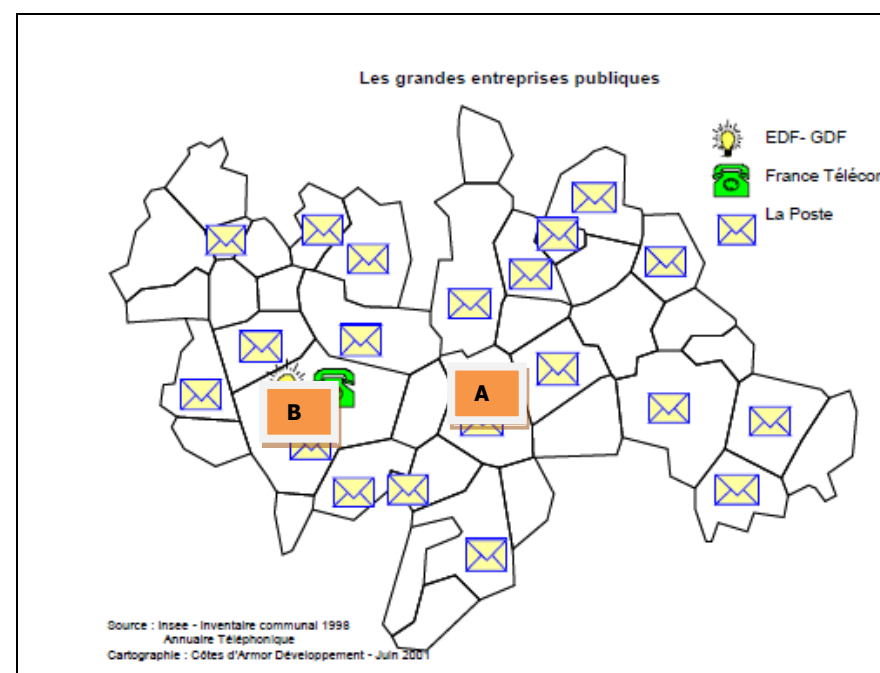
46 aires d'influence des services intermédiaires ont ainsi été définies en Côtes d'Armor dont 6 se situent dans le Pays du Centre Bretagne. Au sein de cet ensemble, les deux pôles les mieux équipés polarisent un large espace : l'aire d'attraction de Loudéac regroupe 14 communes (soit 20 776 habitants).

2.3.2.1 Les services publics :



A : Plémet
B : Loudéac

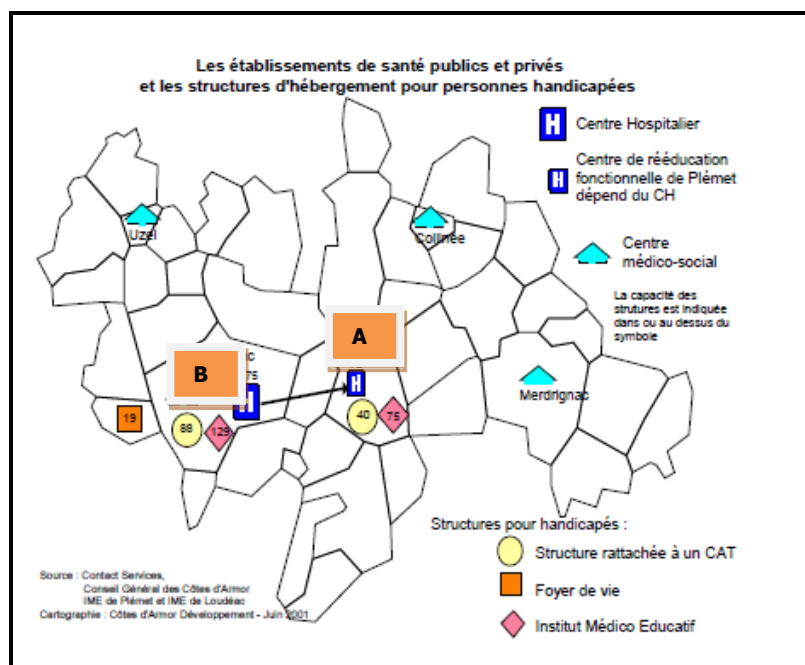
2.3.2.2 Les grandes entreprises publiques :



A: Plémet
B: Loudéac

Si les douanes, la trésorerie, la justice, EDF-GDF et France Télécom ne sont présents qu'à Loudéac, il faut noter le bon niveau d'équipement de la plupart des chefs-lieux de canton (Merdrignac, Uzel, Collinée, Plouguenast) ainsi que de la commune de Plémet.

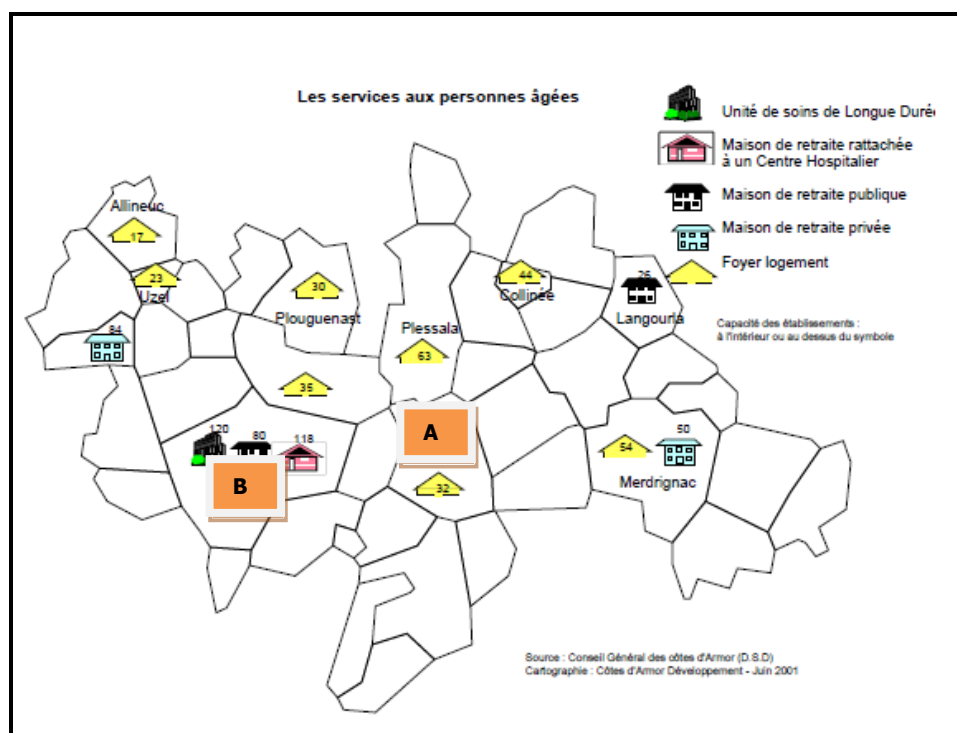
2.3.2.3 Les établissements de santé :



A: Plémet
B: Loudéac

Après Loudéac, les communes les mieux équipées sont Collinée et Plessala (présence de 6 services de santé) suivies de Plémet, Merdrignac et Plouguenast.

2.3.2.4 Les services aux personnes âgées :



A: Plémet
B: Loudéac

Le territoire compte au total 14 structures d'accueil de personnes âgées. La capacité totale de ces structures est de 776 lits répartis sur 11 communes.

2.3.2.5 Les services à l'enfance :

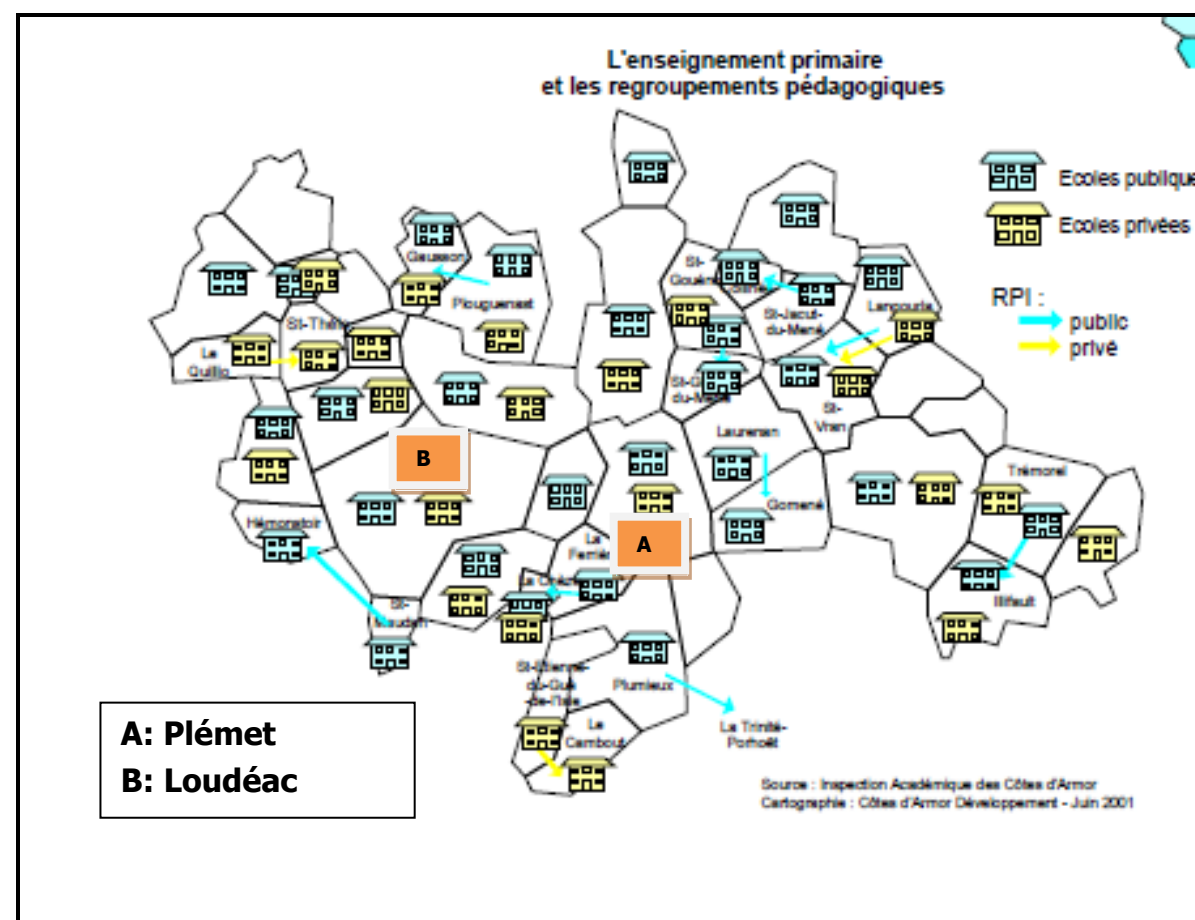
Le Pays du Centre Bretagne dispose par ailleurs de deux relais assistantes maternelles. Il existe également deux haltes garderies, l'une située à Loudéac et l'autre à Merdrignac, qui accueillent au total une vingtaine d'enfants. En revanche, le Pays du Centre Bretagne se caractérise par l'absence de crèche.

L'équipement en garderies périscolaires est meilleur avec 21 structures présentes sur 18 communes.

Le Pays compte, par ailleurs, neuf centres de loisirs sans hébergement (CLSH) qui pour la plupart ne fonctionnent qu'en été.

2.3.2.6 La formation :

Les établissements d'enseignement secondaire (5 collèges et 3 lycées d'enseignement général et professionnel) se concentrent sur cinq communes (Loudéac, Merdrignac, Plémet, Plouguenast et Collinée).



A: Plémet
B: Loudéac

2.3.3 Les équipements de la zone d'étude rapprochée

2.3.3.1 Plémet

De nombreux équipements sont présents au sein de la Communauté de Communes. Ils sont regroupés au niveau des communes et notamment de la commune de Plémet.

Ainsi, on y retrouve :

- 1 espace culturel : Bibliothèque et Cyberbase
- Ecoles maternelles et élémentaires : publique et privée
- Collèges : publique (Louis Guilloux) et privée (Notre Dame de la Clarté)
- Accueil Périscolaire : publique et privé
- 1 EHPAD – EHPA
- 1 Cuisine Centrale
- 1 Maison de l'Enfance avec un EAJE de 15 places (18 mois à 3 ans) et extension 9 places (10 semaines)
- Sport : 2 complexes (Halle des Sports (1 403 m²) et Salle du Minerai (950 m²)) – 2 terrains de foot – 1 terrain de Tennis – 1 mini-golf – 2 bouledromes – 1 terrain de pétanque
- Salles en Location : Salle des Fêtes (1 300 m²) – La Hersonnière (900 m²) – Foyer Club (207 m²)
- 1 Camping
- Maison de Santé (médecins et infirmiers) – Kinésithérapeute...
- Super U et Vival
- Restaurants : « Le St-Antoine » - « L'Éscale »

2.3.3.2 Gomené :

La commune dispose d'une école/Garderie, d'un Pub/Restaurant, d'une ferme Auberge, d'une Boulangerie/Épicerie/Bar, de 2 centres d'accueil (60 lits) – de chambres d'hôtes.

2.3.3.3 Lauréan :

La commune dispose d'une bibliothèque-médiathèque, de commerçants et d'artisans.

2.4 Le contexte économique

2.4.1 Les principaux pôles d'activités, zones et domaines d'activités à l'échelle régionale

En Bretagne, les pôles principaux d'activités et de services se localisent au droit des principales agglomérations que sont Brest et Rennes ainsi qu'au droit des pôles économiques secondaires comme Guingamp, Lamballe, Vannes, Lorient et Quimper. Nous pouvons noter un fort potentiel de développement sur Brest, Rennes, Vannes et Redon.

La concentration des surfaces viabilisées se situe autour des agglomérations, le long des axes routiers majeurs et à proximité des principales infrastructures portuaires et aéroportuaires. Des disparités entre territoires : un littoral sud contraint, peu pourvu en espaces disponibles, et des surfaces viabilisées plus nombreuses à l'est, notamment 37 % en Ile-et-Vilaine.



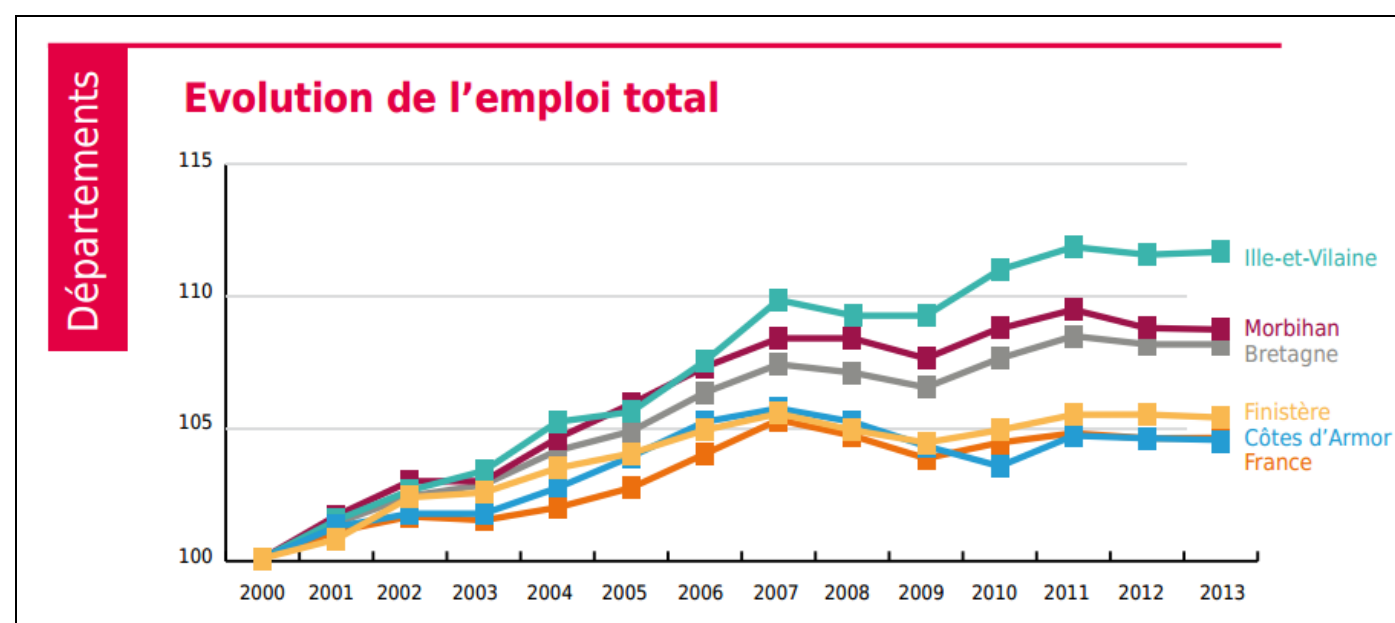
ZIR : Zones d'Intérêt Régional (RBRQ)

2 056 hectares d'extensions sont prévus par les documents de planification dans les ZIR en Bretagne. Ces extensions sont envisagées dans 102 zones, soit 59 % des ZIR. 415 hectares de projets de nouvelles ZIR sont prévus.



Surfaces potentielles d'activités à long terme

En Bretagne, rare région française à avoir continué à créer des emplois ces dix dernières années, le taux de chômage en 2015 reste inférieur à celui de la moyenne nationale (8.9% en Bretagne contre 10% au niveau National).



2.4.2 Zone d'étude élargie : L'activité économique en Centre Bretagne

En 2009, 4 250 établissements sont implantés sur le territoire du Pays soit 1,7% du tissu économique régional.

2.4.2.1 L'emploi progresse dans l'industrie et les services

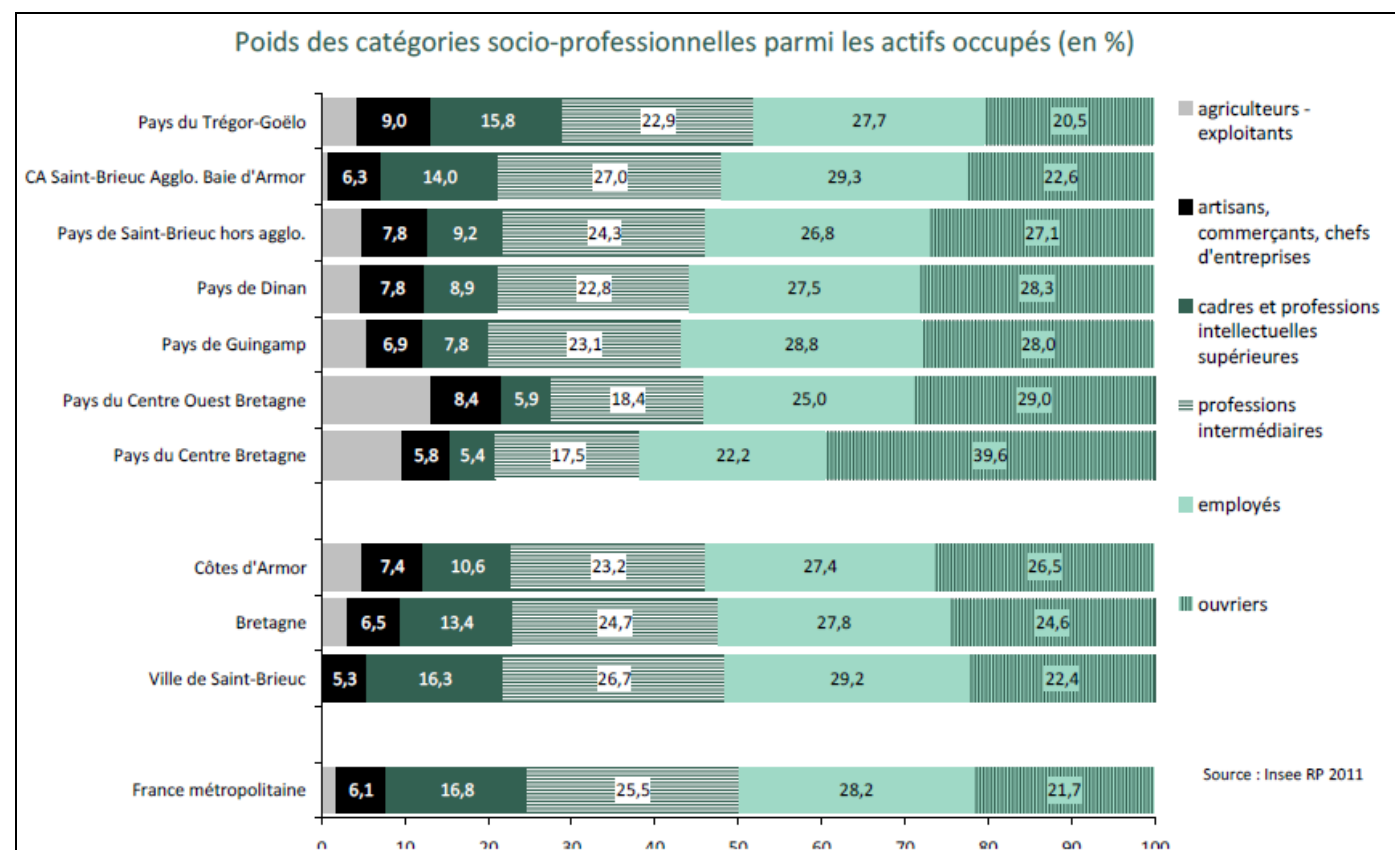
Malgré l'effondrement des emplois agricoles, qui s'observe partout, le pays a maintenu et conforté son volume d'emplois durant la dernière décennie grâce notamment aux bons résultats dans les Industrie Agro-Alimentaires et dans le secteur tertiaire.

L'économie du pays est principalement axée sur l'agroalimentaire, ce qui place le pays en 1^{ère} position des pays bretons pour la part de ce secteur. Spécialisées notamment dans la production de viande de volaille et de porc, les entreprises agroalimentaires ont assuré une modeste progression de l'emploi (+ 8 % en 1990-1999) mais indispensable à l'équilibre du marché du travail. L'établissement Kermené (1 300 emplois), implanté à Saint-Jacut-du-Mené, est l'un des principaux sites industriels de Bretagne. Il faut noter également des créations d'emplois dans l'industrie des biens d'équipement, en particulier dans la fabrication de constructions métalliques, en lien avec le caractère agricole et agroalimentaire de la zone. Les activités tertiaires sont peu développées mais elles progressent plus fortement que la moyenne régionale durant la dernière décennie. Les secteurs en croissance sont les services aux entreprises, le commerce et l'action sociale.

Ainsi, les 5 premières activités économiques concentrent 30% des effectifs (contre 19% en région), il s'agit de :

- La transformation et la conservation de la viande de boucherie (15%) contre 1% au niveau régional,
- Les transports routiers et fret interurbains (4%) contre 1% au niveau régional
- L'administration publique générale (4%) contre 6% au niveau régional
- Préparation industrielle et produits à base de viande (3%) contre 1% au niveau régional
- Activités hospitalières (3%) contre 6% au niveau régional

2.4.2.2 Répartition par catégories socio-professionnelle



Cette répartition montre un niveau de qualification globalement inférieur aux moyennes régionales ce qui s'explique par la part importante de l'industrie agro-alimentaire.

Toutefois, le niveau de qualification des emplois du Pays Centre Bretagne augmente, notamment dans l'industrie. C'est surtout pour les cadres et les professions intermédiaires que le différentiel s'est accentué, passant de 103 à 118 emplois pour 100 actifs depuis 1999. Globalement on constate donc sur ce territoire une plus forte qualification des emplois par rapport aux actifs résidents. La part des cadres et professions intermédiaires dans les emplois a progressé de 18,9 % à 23,6 % en dix ans. Bien que plus nombreux à Loudéac, premier pôle d'emploi de la zone, les emplois qualifiés sont surreprésentés à Plémet et Merdrignac. C'est notamment le cas dans les activités scientifiques et techniques (services administratifs et de soutien) pour les cadres et dans l'administration publique, l'enseignement, la santé humaine et l'action sociale pour les professions intermédiaires. Catégorie socioprofessionnelle la plus représentée avec 40 % des actifs et des emplois, les ouvriers ont eux aussi augmenté de façon significative au sein des emplois et des actifs.

Entre 1999 et 2010, le nombre d'emplois global a progressé de 13 %, soit un gain de 2 500 emplois. Cette croissance est deux fois plus élevée que dans le référentiel mais plus faible qu'aux niveaux départemental et régional. Le secteur tertiaire est, comme partout ailleurs, le principal créateur d'emplois, avec un gain net de 2 200 postes.

Avec la moitié des emplois, le poids du tertiaire reste inférieur à celui observé ailleurs malgré une croissance un peu plus rapide. Les principaux secteurs créateurs d'emplois sont les services administratifs et de soutien, les transports, l'hébergement médico-social et l'action sociale.

Dans le tertiaire, l'augmentation du niveau de qualification a été moindre que dans l'ensemble des secteurs d'activité. La proportion de cadres et de professions intermédiaires n'a progressé que de 1,9 point contre 4,7 pour l'ensemble des secteurs. Cette hausse est plus modérée que dans le référentiel. Néanmoins, les emplois d'ouvriers créés sont majoritairement qualifiés.

Par ailleurs, l'industrie a créé des emplois, ce qui constitue également une spécificité du territoire. Les industries agroalimentaires sont le principal moteur de ces créations avec plus de 500 emplois supplémentaires en dix ans. Dans l'industrie, le niveau de qualification de l'emploi augmente plus que dans l'ensemble des secteurs d'activités. Le nombre de cadres et de professions intermédiaires progresse de 53 %, soit davantage que celui des employés et ouvriers (+ 9 %), même si l'emploi ouvrier reste largement majoritaire.

Le secteur de la construction, n'a créé que 200 emplois (+ 13,3 %) en 10 ans, ce qui est bien en deçà des augmentations observées dans le département ou la région. Enfin, même si la perte des emplois agricoles est moindre qu'ailleurs, ce secteur a perdu 700 emplois en dix ans.

2.4.2.3 Le poids important du secteur agroalimentaire

L'agriculture en tant que telle est un secteur important sur l'aire d'étude. Le recensement général agricole de 2010 a souligné cette importance. On dénombrait ainsi 1 474 exploitations sur le territoire du Pays Centre Bretagne, et 3 244 sur l'ensemble de l'aire d'étude.

On constate cependant une baisse du nombre d'exploitations sur 10 ans : baisse de 30% au niveau du Pays Centre Bretagne et de l'aire d'étude. Cela s'inscrit dans la tendance à la baisse niveau de la Bretagne (-32%). Ces baisses sont plus marquées qu'au niveau national (-27%)

L'établissement Kermené implanté à Saint-Jacut-de-Mené et à Collinée est l'un des gros employeurs du secteur agroalimentaire et la deuxième entreprise des Côtes-d'Armor en Chiffre d'Affaire.

On retrouve d'autres sociétés d'agroalimentaires implantées à Loudéac qui concentrent un grand nombre d'emplois :

- Porc Armor Évolution : groupement de professionnels éleveurs de Porcs du Grand Ouest ;
- La Coopérative agricole de Broons ;
- Gelagri Bretagne : produits surgelés (légumes) ;
- Brocéliande ALH : produits de boucherie ;
- Loudéac Viandes : activité d'abattoir ;
- Vetagri : spécialiste de la nutrition animale.

Il s'agit toutefois d'un secteur d'activité globalement fragile car peu créateur de valeur ajoutée, et soumis à la fois à une forte concurrence européenne et à des préoccupations environnementales, des normes sanitaires et de qualité très importantes.

Ces activités économiques très spécifiques **présentent par ailleurs des enjeux de transports particuliers**. En effet, les besoins en transport sont importants à la fois en approvisionnement des exploitations agricoles, de livraison aux grands centres de transformation de viande présent sur le territoire, puis de livraison de cette production aux centres de consommation.

Une étude réalisée par le CETE, la DRIRE et Samarcande sur la logistique en Bretagne a ainsi montré qu'une forte densité des flux inter-industriels au niveau de la Bretagne était liée à l'agriculture (environ la moitié des flux interdépartementaux et un quart des flux intra départementaux sont en lien avec l'agriculture selon cette étude).

L'accessibilité de ce secteur par la route correspond à une nécessité économique puisque sa chaîne logistique est complexe :

1. Approvisionnement en amont des agriculteurs (engrais, alimentation animale, phytosanitaires, ...);
2. Les matières premières agricoles (élevage bovin, porcin, aviaire) fournissent les unités de transformation ;
3. Les plateformes de distribution centralisent la production avant sa distribution effective sur le territoire.

Les sites de production agroalimentaires se répartissent principalement sur deux axes : un axe Nord entre Rennes et Brest via Lamballe et Landivisiau dans le Finistère nord et **un axe Quimper Loudéac Rennes. Le positionnement du territoire d'étude est donc stratégique et situé sur les itinéraires des transporteurs.**

Cette structure de l'économie de la zone d'étude entraîne un besoin relativement important de transport. La chaîne logistique des activités agroalimentaires et agricoles est importante à la fois en amont et en aval de la production. Cette structure de l'économie explique les parts très importantes de Poids Lourds sur les voiries, et notamment la RN164 (22,4% du trafic en 2010 entre Loudéac et Merdrignac via Plémet).

2.4.3 L'activité économique au sein de l'aire d'étude rapprochée

2.4.3.1 Évolution de la population active

	Plémet		Gomené		Lauréan	
	2012	2007	2012	2007	2012	2007
Actifs (en %)	73.1%	73.5%	77.5%	69%	70.1%	71.7%
Actifs ayant un emploi (en %)	67.8%	68.6%	70.5%	62.6%	65.4%	67.7%
Taux de chômage	5.2%	4.9%	7%	6.4%	4.7%	3.6%
Nombre d'emplois	1167	1194	93	84	98	96

Evolution population active – INSEE 2012

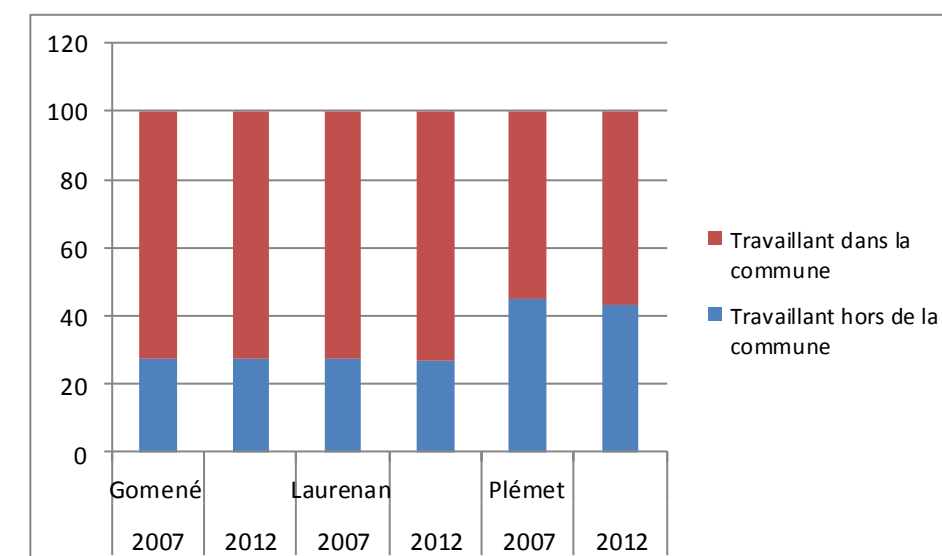
Sur les trois communes concernées par l'aire d'étude, le **taux de chômage est relativement bas** (entre 3,6 et 6,4 % en 2009) tandis que sur le territoire breton le chômage atteint 8 % de la population active cette même année (taux le plus bas des régions française).

Pour les trois communes, **le taux d'emploi (part des actifs ayant un emploi) est bon**, et supérieur à 65 % tandis qu'il atteint 64,7 % pour la région.

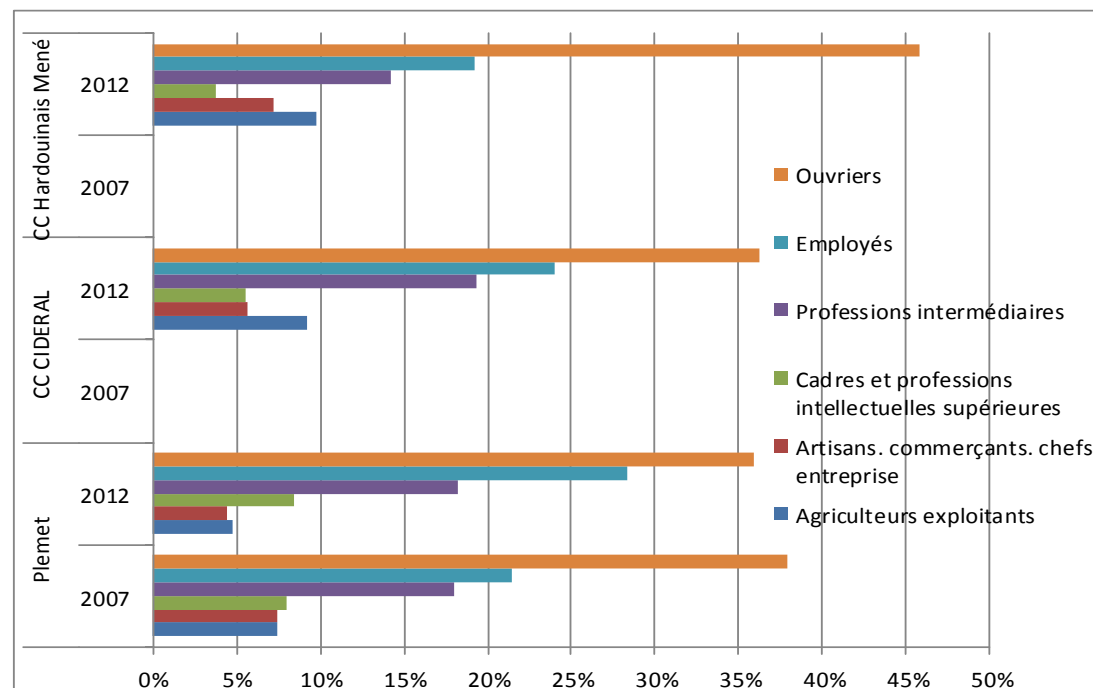
Les graphiques permettent de constater qu'une faible part des actifs travaille et habite sur les communes de Gomené, et Laurenan. Les actifs travaillent principalement sur les communes voisines qui concentrent plus d'activités, et notamment Plémet, Merdrignac et Loudéac.

A Plémet, cette part est plus importante (50 % en 2009) puisque l'implantation d'activités est plus nombreuse et variée.

Lieu de travail des actifs de plus de 15 ans – INSEE RP 2012



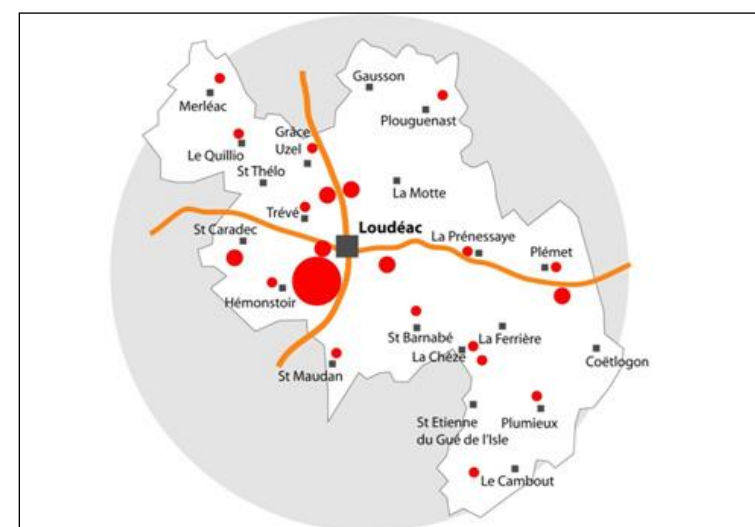
2.4.3.2 Catégories socio-professionnelles



Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socio-professionnelle - INSEE RP-2012

La CIDERAL

La CIDERAL dispose de 21 parcs d'activités réparties sur l'ensemble de son territoire avec toutefois une concentration autour de Loudéac, principal pôle d'emplois.



Localisation des parcs d'activités - site Internet CIDERAL

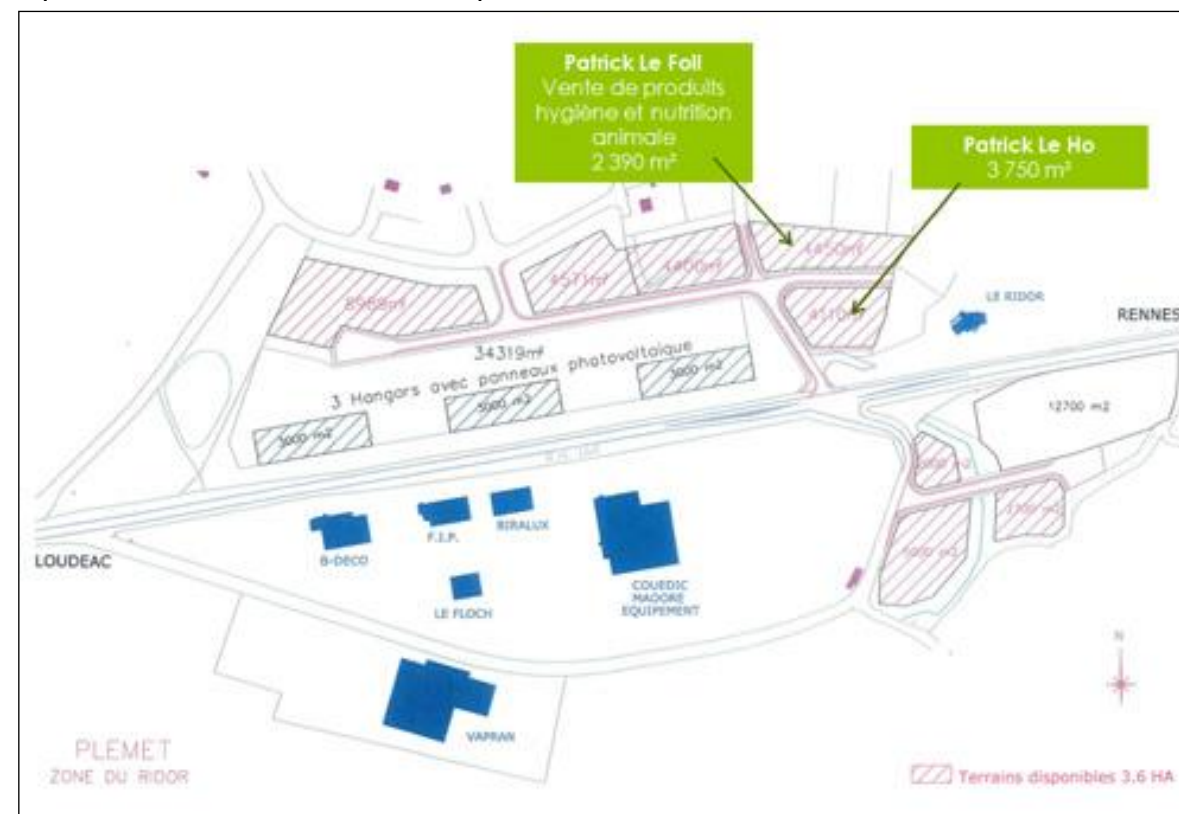
2.4.3.3 Les zones d'activités

La Communauté de Communes de la Hardouinai

A ce jour, on recense 7 parcs d'activités sur la communauté de communes Hardouinai Mené dont 5 qui concernent la zone d'étude élargie :



- A : Parc d'activités de la Héronnière**
- B: Zone d'activités de l'Hyvet**
- C : Parc d'activités Racine 2**
- D : Parc d'activités Racine 1**
- F : Parc d'activités Les Landes d'Ifflet**



Zone d'activités du Ridor - Plémet (Site Internet - Plémet)

2.4.3.4 L'agriculture

Le secteur d'étude se caractérise par l'importance de l'agriculture. Conformément à la tendance générale, **le nombre d'exploitants des communes a nettement diminué depuis 2000**. Il y avait 196 exploitations agricoles en 2000, et seulement 126 en 2010. La perte est de 70 exploitations soit une diminution de 35 % de l'ensemble des exploitations. Cette diminution a eu pour conséquence une augmentation de la SAU moyenne par exploitation (45 ha en 2010 contre 30 ha en 2000).

En 2010 43 % des exploitations sont orientées vers l'élevage hors-sol, et 34 % vers l'élevage bovin à dominante laitière. Alors que l'élevage hors-sol et l'élevage de bovins destinés à la viande ont augmenté, les exploitations laitières elles sont moins nombreuses. La part des exploitations orientées « Grandes cultures » a triplé (3 à 9%).

2.4.3.5 Le tourisme

Le territoire de l'aire d'étude est un territoire rural, situé à en moyenne à 40 km de la côte. Il n'est donc pas concerné par un tourisme balnéaire que l'on retrouve dans une large partie des Côtes-d'Armor ou du Morbihan.

L'hébergement touristique n'est pas pour autant absent de la zone d'étude, il reste cependant relativement limité.

Cela dit le Pays-Centre-Bretagne a fortement investi dans cette dimension touristique, cherchant notamment à profiter du « tourisme vert » en pleine expansion au niveau national. Le site www.centrebretagne.com renvoie de manière révélatrice en premier lieu au portail de l'office de tourisme et dans un second temps au portail institutionnel. Il propose ainsi un tourisme « terroir » orienté sur les savoirs faire (fabrication du pain, fabrication du lin, visite de fromagerie) mais également des week-ends gastronomiques et patrimoniaux (site de Montcontour, ville médiévale située au nord de l'aire d'étude), ou sportifs (randonnée vélo sur le réseau de voies vertes : voie verte du petit train entre Montauban de Bretagne et Carhaix, rigole d'Hilvern qui alimentait en eau le canal de Nantes à Brest, et Canal de Nantes-à Brest au sud du territoire).

L'aire d'étude éloignée du projet de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet ne présente pas d'enjeux touristiques particuliers et n'a que peu de perspectives importantes pour le devenir selon la CCI des Côtes-d'Armor.

Ce qu'il faut retenir :

Le pays du Centre Bretagne se caractérise par :

- Un taux d'emploi élevé et un taux de chômage plutôt faible,
- Une sphère productive importante et une sphère résidentielle faible (mais en augmentation),
- Une continuité dans la baisse de l'emploi dans la production agricole,
- Un niveau d'emplois faible dans le secteur tertiaire mais qui progresse,
- Des besoins de main d'œuvre compensés par l'arrivée de personnes extérieures au territoire (nombreuses migrations alternantes),

Ainsi, le Pays représente un important pôle économique du centre Bretagne qui bénéficie de sa situation le long de la RN164.

Les deux communautés de communes, notamment grâce aux deux pôles d'attraction que sont les communes de Loudéac, Plémet, Merdrignac sont actuellement des territoires ruraux dynamiques. Pour les trois communes directement concernées par le projet, le taux d'activités est supérieur aux moyennes départementales.

2.4.4 La mobilité au sein des différentes zones d'étude

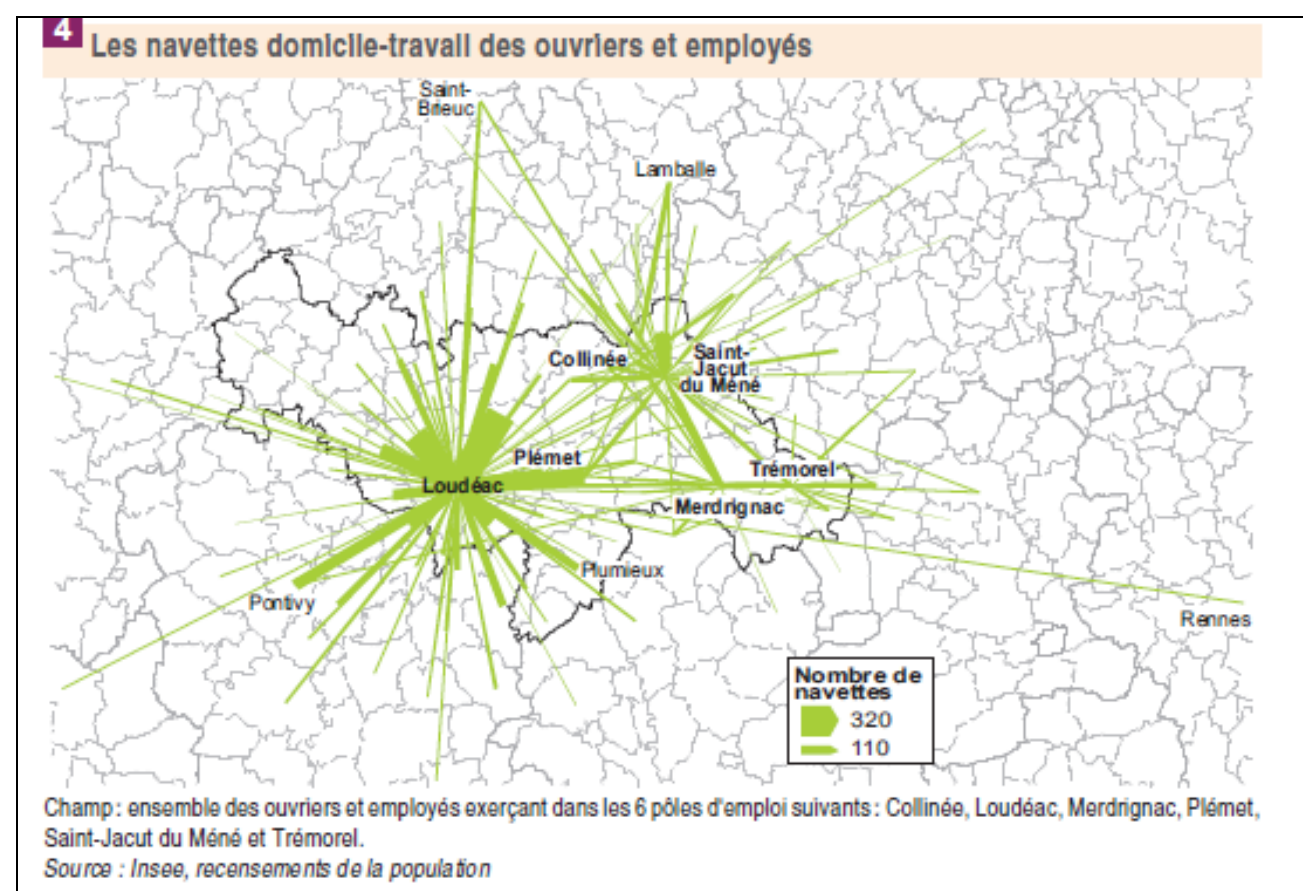
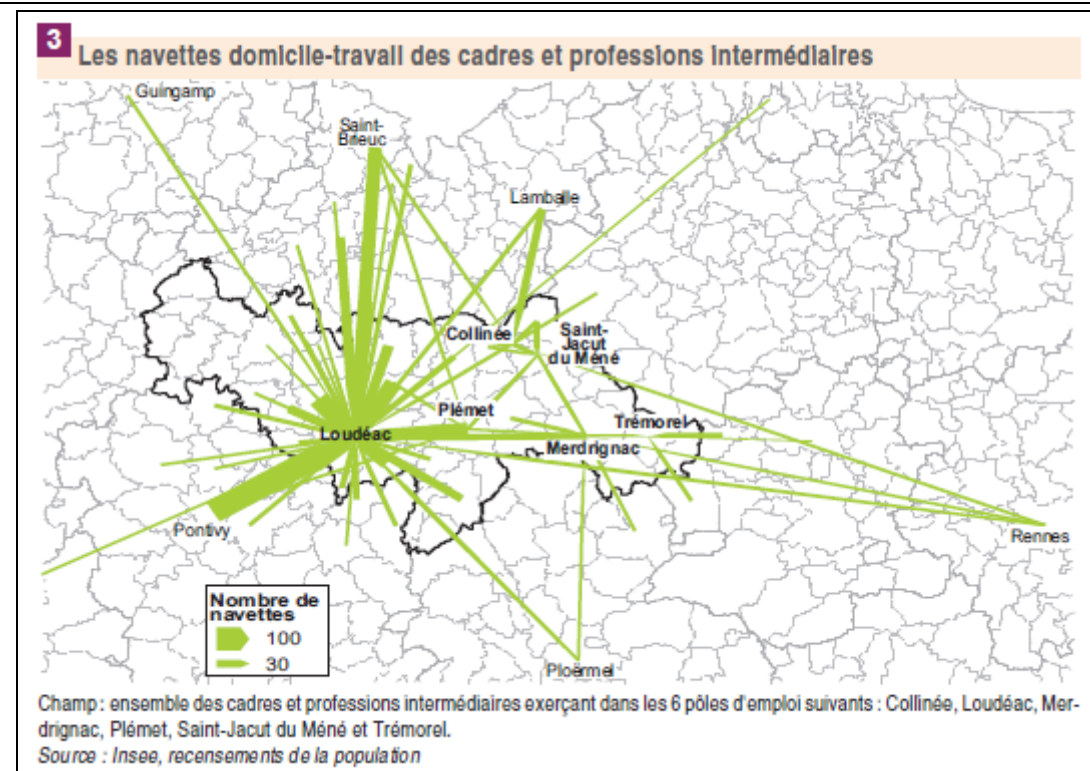
2.4.4.1 Mobilité de la population

a) Dynamique de déplacements domicile-travail

La connexion du pays du Centre Bretagne avec son environnement se traduit également à travers les navettes domicile-travail.

Bien que les trois quarts des actifs en emploi habitant le territoire y travaillent, le pays est attractif en termes d'emplois. En effet, l'excédent entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs augmente et induit des navettes domicile-travail de plus en plus nombreuses. Ainsi, chaque jour, 4 900 personnes quittent le territoire pour exercer une activité à l'extérieur et 7 300 viennent y travailler, alors qu'ils n'étaient respectivement que 3 500 et 4 900 en 1999. Les sorties comme les entrées sont concentrées sur trois pôles d'emplois : Saint-Brieuc (1 900 sortants et 2 800 entrants), Rennes (890 et 1 100) et Pontivy (690 et 1 200). Les navetteurs sont plus qualifiés que ceux qui habitent et travaillent sur le territoire mais les entrants sont plus souvent ouvriers que les sortants.

Au cours de la dernière décennie, le nombre d'emplois a progressé deux fois plus que celui des actifs résidents. En 1999, on comptait sur le territoire 107 emplois pour 100 actifs, contre 112 une décennie plus tard. Dans le référentiel de comparaison, le ratio est de 100 emplois pour 100 actifs et il est resté stable. Un nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs occupés constitue une spécificité du territoire, cette caractéristique étant généralement propre aux territoires urbains où se concentre l'activité économique.



Le territoire est de plus en plus connecté aux autres via les migrations résidentielles et les déplacements domicile-travail. Le maintien ou le renforcement de cette connectivité, notamment via les voies de communication constitue un enjeu pour le territoire afin de développer l'emploi et élargir le vivier de main-d'œuvre, dans un contexte de qualification croissante des emplois. Infrastructures routières, gares et aéroports de la région Bretagne

b) Infrastructures routières, gares et aéroports de la région Bretagne



Source : site internet DREAL Bretagne

Infrastructures routières

Le réseau autoroutier est peu présent sur le territoire puisque seule l'A84 relie directement Rennes à Caen.

La N157 à 2X2 voies permet de rejoindre les autoroutes A81 puis A10/A11 pour relier Rennes au réseau routier vers l'Île de France ou le Sud de la France.

Le réseau routier essentiellement à 2x2 voies gratuites sur le territoire breton permet de relier les principales agglomérations :

- La N 12 entre Rennes et Brest via Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp et Morlaix
- La N 24 entre Rennes et Lorient

- La N 165 entre Nantes et Brest, via Vannes, Auray, Lorient et Quimper. La N 165 permet également de relier Vannes à la N 166 au niveau de Ploërmel, pour rejoindre Rennes.
- La N 137 entre Rennes et Nantes
- La N 164, essentiellement à 2x2 voies qui traverse la zone d'étude, permet de desservir le centre Bretagne, entre Rennes et Châteaulin.

Le réseau routier départemental permet également de relier les principales villes entre elles :

- La D177 entre Rennes et Redon
- Les RD700 entre Ploërmel et Dinan
- La D775 entre Vannes et Redon
- La D137 entre Rennes et St-Malo
- La RD768 entre St Brieuc Loudéac et Pontivy

Le réseau ferroviaire

Avec treize lignes de train couvrant 1193 km (dont trois empruntées par des TGV : de Rennes vers Brest, Quimper et Saint-Malo), les infrastructures ferroviaires assurent une bonne desserte de la Bretagne. Avec la rapidité attendue aujourd'hui : le TGV relie Paris à Rennes en 2 h et à la pointe bretonne (Brest et Quimper) en 4 h.

Le TER (transport express régional en train et car) dessert avec succès les principales villes bretonnes (par liaisons rapides sur certains trajets : Rennes-Brest, Rennes-Quimper, ...) : le trafic y a fait un bond de 34 % en cinq ans (entre 2002 et 2007).

La zone d'étude n'est pas accessible par ce mode.



Réseau ferrée en Bretagne et Pays de Loire

Source : site internet DREAL

Le territoire breton compte environ 125 gares et haltes ferroviaires.

Suivant l'enquête de mobilité sur le territoire breton, la fréquentation des gares est la suivante :

Gare	Nombre de voyageur en 2009 (en milliers/j)
Rennes	7 733
Brest, Vannes, St-Brieuc Lorient	Entre 1000 et 1700
Quimper, Saint-Malo, Auray Redon, Vitré Landerneau, Guingamp Morlaix	Entre 500 et 1000

Lamballe, Dol de Bretagne, Quimperlé, Messac Guipry Lannion, Rosporden Landivisiau	Entre 100 et 500
Hennebont, Questembert Plouaret Trégor	Entre 75 et 85
TOTAL	20 579

Une ligne existe entre Saint-Brieuc, Loudéac et la ligne côtière au sud. Elle n'est plus exploitée entre Loudéac et Pontivy et n'est utilisée que pour du trafic de fret sur le reste de linéaire. L'exploitation voyageurs a été arrêtée en 2006 et les trains remplacés par des cars. Seuls des trains touristiques exploités par l'association des Chemins de Fer du Centre-Bretagne circulent de manière ponctuelle sur cette ligne. Aucun projet ferroviaire n'est spécifiquement prévu sur le secteur du centre Bretagne.



Extrait de la carte du réseau ferré national, RFF 2013

Le transport aérien



Les services de cars proposés sur les parcours Saint-Brieuc – Loudéac – Vannes – Lorient sont exploités dans le cadre d’une convention de délégation de services publics de la région Bretagne. Avec 23 départs par jours dans le sens Saint-Brieuc-Lorient la desserte est importante.

Il convient de préciser cependant qu’une partie des cars ne circulent qu’entre Loudéac et Pontivy. Seuls trois cars par jour en semaine assurent l’intégralité de la liaison.

La Ligne Loudéac-Rennes qui dessert Plémet et Merdrignac est exploitée conjointement pour le compte de la région Bretagne, du département des Côtes d’Armor et du département d’Ille-et-Vilaine. La desserte, relativement limitée, est de 5 cars par jour de semaine dans le sens Loudéac Rennes et 4 cars par jour dans le sens Rennes-Loudéac.

La CIDERAL assure sur son territoire un service de transport à la demande. Cette offre est réalisée en partenariat avec les territoires voisins des Communautés de communes de Moncontour, de Quintin, d’Uzel et de Centre Armor Puissance 4. Ce service s’adresse aux personnes démunies de moyens de transport. Il est assuré du lundi au samedi de 8 :30 à 12 :00 et de 13 :30 à 18 :00.

Il existe huit aéroports en Bretagne : Brest (860 000 passagers par an), Rennes (535 000 passagers par an), Lorient (215 000 passagers par an), Quimper (136 000 passagers par an), Dinard (180 000 passagers par an), Lannion (50 000 passagers par an), Morlaix et Saint-Brieuc.

Les vols sont quotidiens vers Paris (au départ de Brest, Rennes, Lorient, Quimper et Lannion) et des liaisons sont assurées avec les métropoles nationales et européennes.

On note la présence d’aéroports militaires à Coëtquidan (sur la commune de Guer), et à Landivisiau.

On note également la présence des aérodromes de Redon-Bains sur Oust, et de Dinan Trélivan.

La zone d’étude n’est pas accessible par ce mode.

Ce qu’il faut retenir :

L’ensemble de ces éléments explique les besoins importants en termes d’infrastructures routières, à la fois pour satisfaire la demande de déplacement des entreprises et industries locales, mais également pour supporter les flux régionaux et nationaux qui transitent par la zone d’étude. Le positionnement central sur le territoire de la RN164 lui donne un rôle spécifique dans la réponse à cette demande.

En effet, l’offre de transport collectif de voyageurs est limitée. Elle correspond à celle d’un territoire rural, sans toutefois de service public lourd de transport de type ferroviaire qui relierait le territoire aux pôles régionaux (Saint-Brieuc, Lamballe, Rennes, etc.). Les niveaux de parts modales des transports collectifs sur les déplacements domicile travail sont quasiment nuls pour l’ensemble des déplacements en lien avec la zone d’étude et en interne à cette zone d’étude.

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

2.4.5 Les enseignements de l'étude de trafic

2.4.5.1 Contenu de l'étude

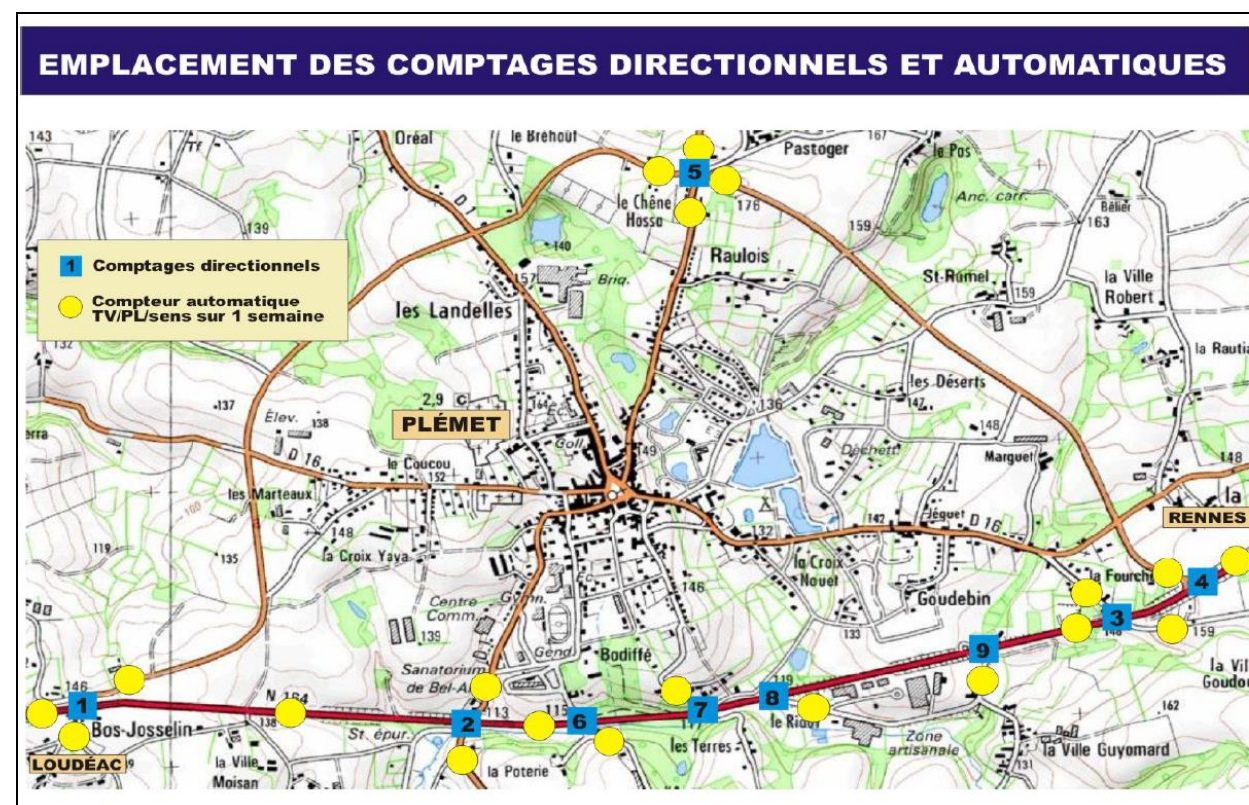
Une campagne de comptages a été réalisée en avril 2012 sur le secteur d'étude comprenant (voir cartes en annexe E4-5) :

- Des comptages directionnels sur 8 carrefours en lien avec la RN 164 et sur le giratoire situé au nord de Plémet (intersection Rocade / RD 792) réalisés le mardi 24 avril 2012 de 7h à 19h.
- Une enquête origine / destination par interview avec 2 postes d'enquêtes mis en place sur la RN 164 de part et d'autre de Plémet réalisée le mardi 24 avril 2012 de 7h à 19h.
- Des comptages automatiques (21 points de comptages) réalisés sur une semaine complète du lundi 23 au dimanche 29 avril 2012 inclus.

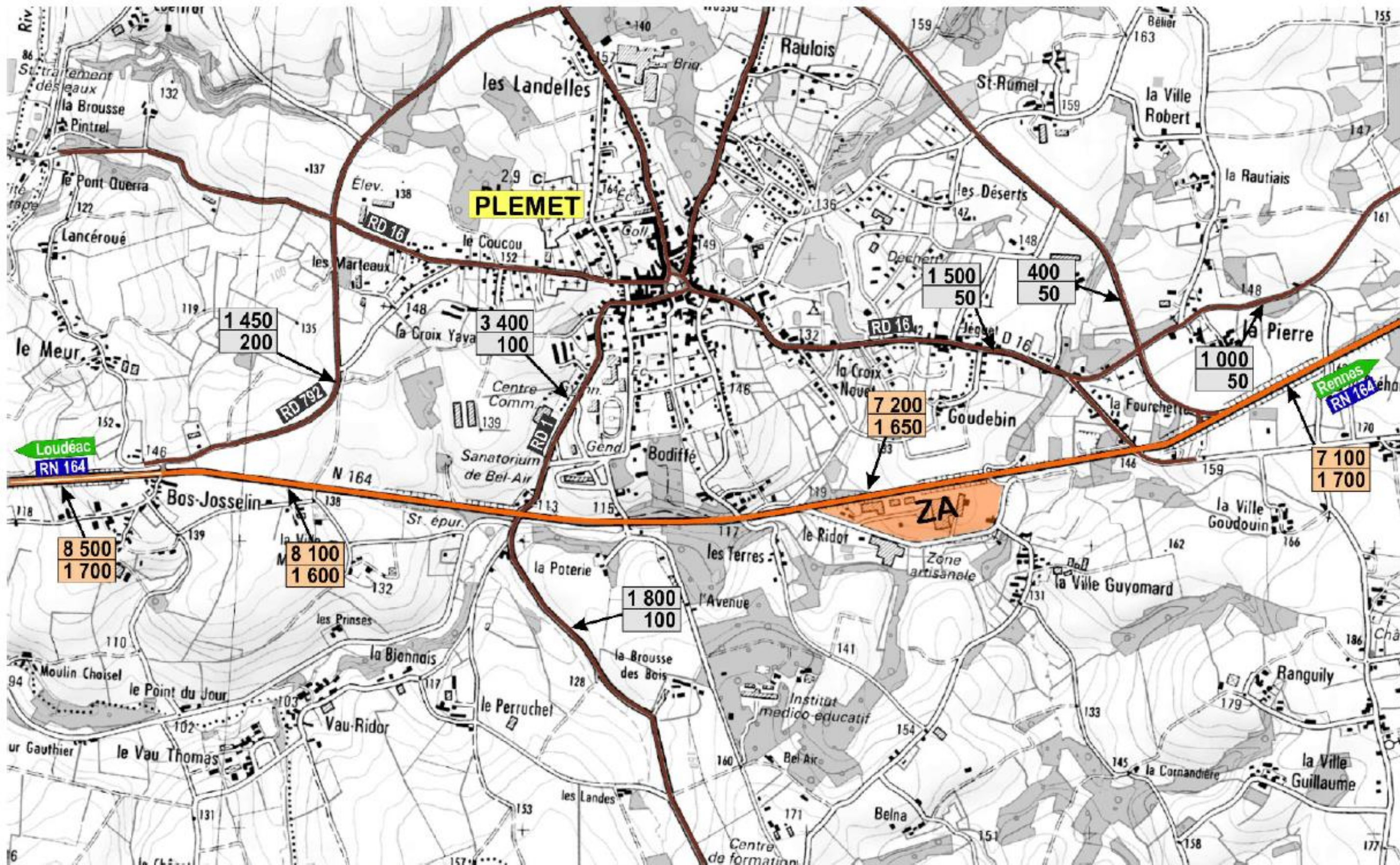
Les résultats de ces comptages ont été analysés par le CEREMA et redressés à partir des données du compteur permanent de Plémet implanté à l'Est de l'échangeur de Laurenan sur la RN 164 pour être ramenés en Trafics Moyens Journaliers Annuels 2011 (TMJA 2011).

A partir de 2011, les évolutions ont été regardé afin de s'assurer que les hypothèses prises pour le model de trafic s'avéraient fiables.

N.B. Les valeurs de trafics présentés dans les paragraphes sont issues de l'étude réalisée par le CETE.



Situation actuelle 2011



2.4.5.2 Les résultats de l'étude de trafic

a) Les données de trafic

Le trafic moyen journalier annuel enregistré en 2011 sur la RN164 au niveau de la station de comptage permanente de Plémet s'élève à **6 300 véhicules/jour dont environ 1400 poids-lourds (PL)**.

Entre 2002 et 2011, le trafic a augmenté de 23% (soit une augmentation moyenne annuelle de 2,3% sur la période 2002-2011) avec une augmentation du trafic PL légèrement plus importante. Le trafic PL a augmenté de 27 % sur cette même période mais connaît une stagnation depuis 2007. Cette augmentation de trafic s'explique par la hausse générale des trafics mais également par les aménagements progressifs de la RN 164 qui ont rendus cet itinéraire plus attractif.

Entre 2011 et 2015, les tendances observées se sont poursuivies avec :

- +2.5% de croissance entre 2011 et 2012
- +3% entre 2012 et 2013
- +7% entre 2013 et 2014 avec un trafic estimé à 7122 véhicules/jour (dont 23% de PL)

Au droit de la RN164, les trafics les plus importants sont observés :

- **Au niveau du giratoire de la Poterie** (RD 1/RN 164) avec près de 10 000 véhicules/jour qui empruntent au moins un quart de l'anneau du giratoire.
- **Au niveau de Bos Josselin**, avec notamment les flux Loudéac /rocade de Plémet de 1209 véhicules/jour (dont 124 PL). Ce trafic PL est principalement dû à la présence de la carrière de St Lubin.

Le carrefour de la Fourchette a un trafic plus faible en mouvements tournants, 833 véhicules/jour (dont 49 PL), auquel il convient d'ajouter 314 véhicules/jour (dont 8 PL) de "tout droit" du C4. Ce carrefour est particulièrement dangereux par le manque de visibilité, principalement pour les véhicules venant de Merdrignac vers Loudéac.

Enfin, la zone artisanale du Ridor génère un trafic total d'environ 1 000 véh/j, trafic essentiellement local.

b) Analyse de la nature des flux

Les flux de transit

Dans la zone d'étude, le trafic de transit, qui correspond aux flux susceptibles d'emprunter le projet de bout en bout (entre le carrefour de Bois Josselin à l'ouest et l'échangeur de la Lande aux chiens sur la commune de Laurenan à l'est), **est estimé à 5000 véhicules/jour avec un taux de PL de 23%**.

Le trafic de transit à l'échelle de la zone d'étude est principalement lié à des flux d'échanges internes à la Bretagne. Le flux principal concerne des échanges entre des communes situées au-delà de Loudéac à l'Ouest et au-delà de Merdrignac à l'Est, il représente 30% du trafic de transit total avec 1505 véhicules/jour dont 27% de PL.

Le grand transit « au delà de Loudéac – au-delà de la Bretagne » représente toutefois une part non négligeable du trafic de transit avec 633 véhicules/jour (dont 243 PL) soit 13% du trafic de transit.

Les flux d'échange

Au niveau du secteur d'étude, **les flux d'échanges vers l'ouest représentent 2900 véhicules/jour** dont 300 PL. **Ces derniers sont beaucoup plus importants que ceux vers l'Est (1000 véhicules/jour dont 100 PL)**. Cette différence s'explique principalement par la proximité géographique de l'agglomération de Loudéac à seulement une douzaine de kilomètres à l'ouest. Les flux d'échanges entre Loudéac et Plémet s'élèvent à 1550 véhicules/jour (dont 140 PL) soit 53% des flux d'échanges vers l'Ouest.

La génération de trafic de la commune de Plémet est de l'ordre de 3000 véhicules/ jour dont les ¾ sont à destination ou en provenance de Plémet centre (secteur intra rocade et RN 164).

Le flux d'échange principal « Plémet centre – Loudéac » a pour motif principal le trajet domicile travail (43%).

Les principaux échanges avec la RN164 s'effectuent :

- Au niveau du carrefour de « Bos Josselin » avec une prédominance des flux d'échanges entre la RN164 Ouest et la rocade Ouest de Plémet (1200 véhicules/jour dont 10% de PL)
- Au niveau du giratoire de la Poterie entre la D1 Nord (Plémet centre) et la RN164. A ce carrefour, les flux Nord – Est et Nord – Ouest sont à peu près équilibrés et de l'ordre de 1100 à 1200 véhicules/jour avec un taux de PL de seulement 3-4%. Les flux vers le sud sont beaucoup plus faibles de l'ordre de 400 véhicules/jour pour les échanges avec l'Est et autant avec l'Ouest.

A l'Est, les carrefours de la Fourchette et avec la rocade Est supportent des trafics d'échanges faibles (flux d'échanges principaux vers le nord et de l'ordre de 300 véhicules/jour).

Au nord de Plémet, le giratoire « de l'Escargot » (intersection Rode / RD 792) supporte principalement des flux Nord – Sud (900 véhicules / jour) et Nord-Ouest (800 véhicules / jour dont 15% de PL).

L'analyse des résultats de l'étude de trafic a permis de mettre en avant le rôle de transit de l'itinéraire, mais aussi l'importance du trafic d'échange confirmant le rôle de pôle d'emplois de Merdrignac. Le trafic local représente une faible part des trafics de la zone d'étude mais permet d'assurer le fonctionnement urbain de la commune de Plémet (échanges commerciaux, économiques, accès aux services, loisirs ...).

L'analyse du fonctionnement urbain de la commune de Plémet fait ressortir deux principaux pôles d'attractivité :

-le long de la RD1 avec l'accès aux centres commerciaux, médicaux mais également la porte d'entrée principale de Plémet

-la zone d'activité du Ridor et les secteurs Est de Plémet.

2.4.5.3 Diagnostic de sécurité routière

a) Bilan global sur 5 ans

L'analyse des accidents a été réalisée à partir des procès-verbaux de gendarmerie, sur la base des accidents corporels recensés dans le fichier BAAC de la DDTM 22.

Le fichier accident répertorie 4 accidents corporels (4 graves dont 1 mortel) sur la période 2008/2012, entre les PR 24+164 et 30+573 de la RN 164. Ces "petits chiffres" sont difficilement interprétables mais on peut mettre en évidence une **densité d'accidents plus élevée et une gravité équivalente à celle de la totalité de l'itinéraire**. La comparaison entre la RN 164 et la RN 12 (totalité des itinéraires) montre une densité d'accidents moins forte sur la RN 164 mais une gravité plus élevée des accidents.

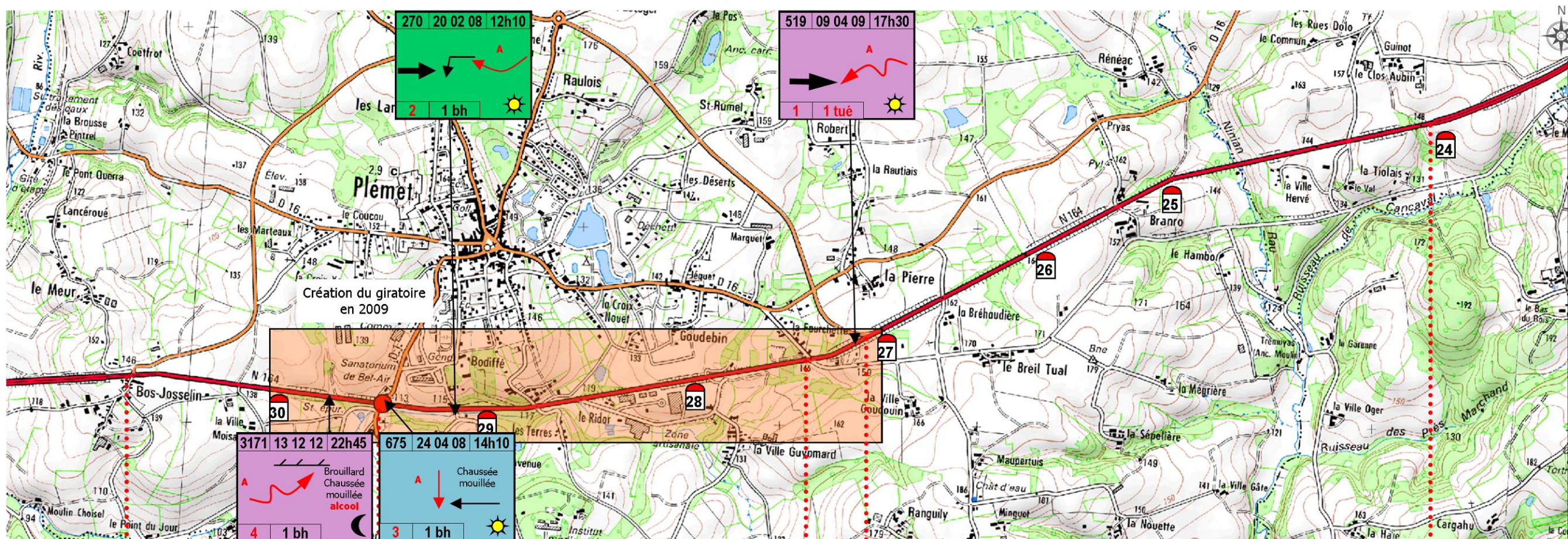
Les 4 accidents recensés sur la zone d'études (entre les PR 24+164 et 30+573 de la RN 164) se répartissent sur 2,7 km entre les PR 27+071 et 29+771. Aucun accident corporel n'a été recensé sur le reste de l'itinéraire. 3 de ces accidents se concentrent sur 1 km de chaque côté du giratoire RD 1 mais un seul accident se situe au droit du carrefour (avant aménagement du giratoire). Les deux autres accidents n'ont pas de rapport avec le carrefour giratoire.

La concentration de ces 4 accidents graves donne une densité de 0,3 acc/an/km nettement plus élevée que la moyenne sur la totalité de l'itinéraire de la RN 164 (0,04 acc/an/km).



4 accidents corporels entre les PR 27+071 et 29+0771 (4 graves dont 1 mortel) faisant 1 tué et 3 blessés hospitalisés) :
Densité d'accidents de 0,3 acc/an/km (0,04 sur la totalité de la RN 164)
Gravité de 104 tués et Bh/100 acc (104 sur la totalité de la RN 164) et 25 tués pour 100 accidents (30 sur la totalité de la RN 164)

Accidents corporels RN 164 – 2008/2012



7 200 véh/J
(dont 1 350 PL)

7 000 véh/J
(dont 1 000 PL)

6 650 véh/J
(dont 1 350 PL)

6 850 véh/J
(dont 1 400 PL)

6 150 véh/J
(dont 1 350 PL)

Déclaration d'Utilité Publique
PIECE G Evaluation socio-économique

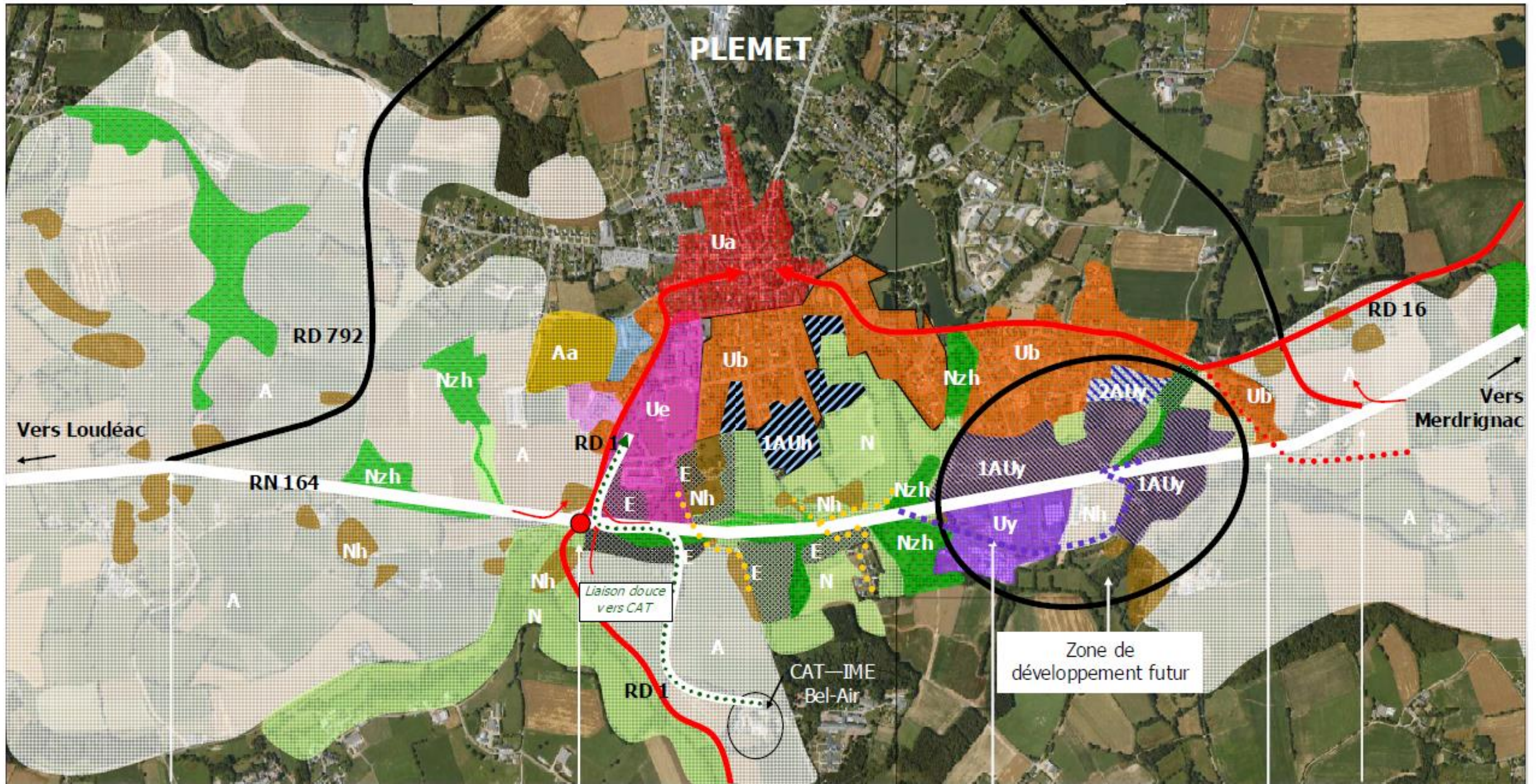


Indicateurs 2008-2012	RN164 Plémet PR 24+164 et 30+573	RN164 Totalité de l'itinéraire	RN 12 Totalité de l'itinéraire (2X2 voies)
Nombre de kilomètres de route	6,4	162	124
Nombre d'accidents corporels	4	23	111
Nombre de victimes	4	39	193
dont tués	1	7	11
dont blessés Hospitalisés	3	17	55
dont blessés Non Hospitalisés	0	15	127
Nombre de tués pour 100 accidents	25	30	10
Nombre de tués et blessés graves pour 100 accidents	104	104	60
Densité d'accidents acc/an/km	0,12	0,04	0,18

Ce qu'il faut retenir :

L'analyse détaillée des accidents ne permet pas clairement de mettre en avant les risques liés à l'infrastructure routière. Toutefois, la présence de nombreux carrefours et accès représente un risque.

b) Synthèse des enjeux



Accès à la voie de contournement vers le secteur Nord et Ouest de Plémet depuis Loudéac

Entrée directe vers le bourg depuis Loudéac et Merdrignac (commerces et pôle d'équipements collectifs)
Carrefour d'échange Nord/Sud

Voie d'accès à la zone d'activités

Entrée vers le bourg depuis Merdrignac (zone d'habitat individuel et centre-bourg)

Accès à la voie de contournement vers le secteur Nord et Est de Plémet depuis Merdrignac

LEGENDE ZONAGE PLU

Zones urbaines : Ua (constructions forte densité), Ub (habitat), Ue (équipements collectifs), Uy (activités économiques)

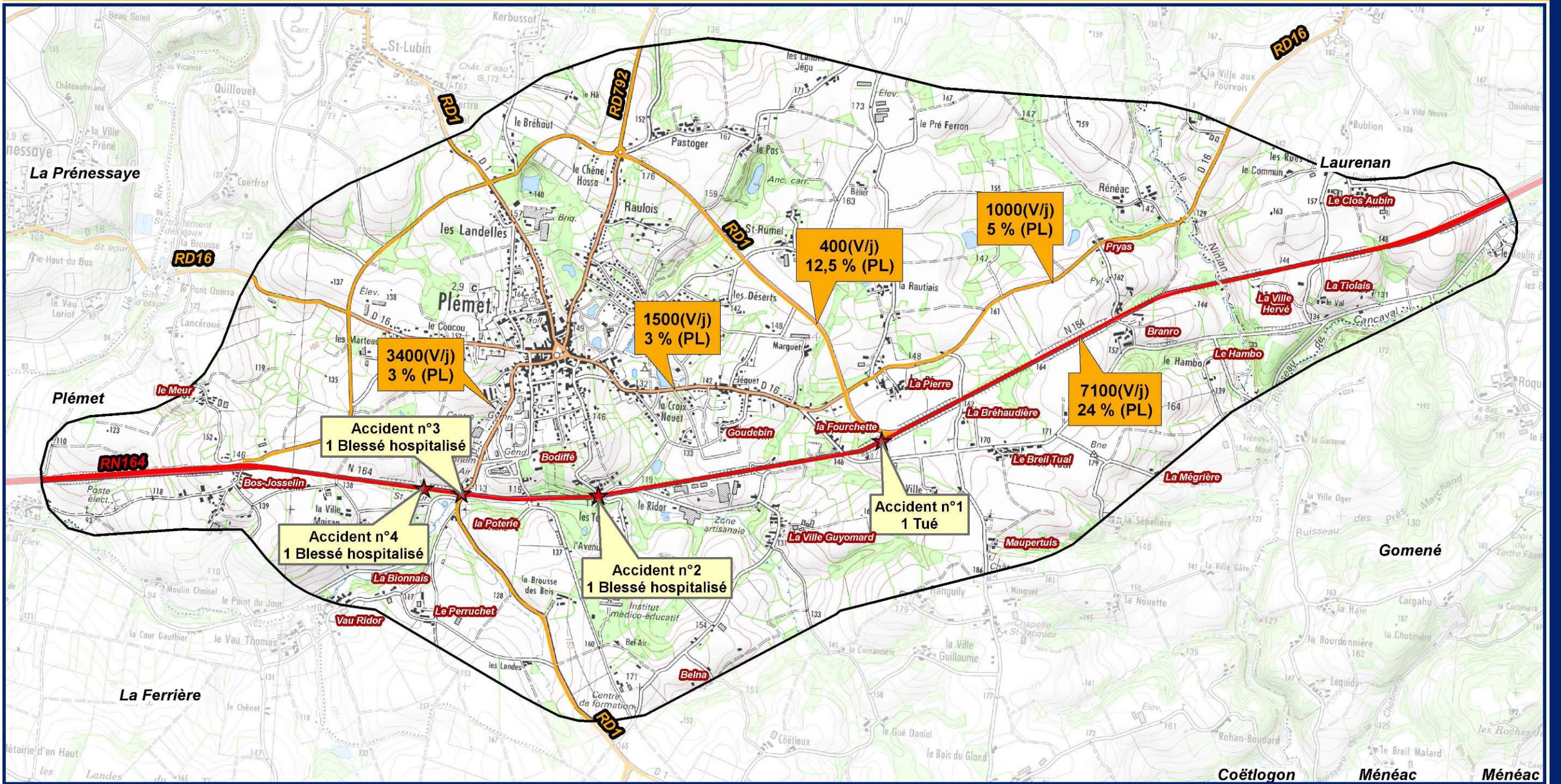
Zones à urbaniser à court terme : 1AUh (habitat), 1AUy (activités économiques), Ue (équipements collectifs), Uy (activités économiques)

Zones à urbaniser à moyen terme : 2AUy (activités économiques)

Zones agricoles : A (agricole), Aa (agricole sensible)

Zones naturelles : N (protégée), Nzh (zones humides), Nh (hameaux), E (espace boisé classé)

Trafics et accidentologie



Légende

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

Trafics en 2011

	TMJA (V/j deux sens confondus)
	% PL

★ Localisation des accidents matériels 2005-2011

INGÉROP
Inventons demain

Echelle : 1/22 000e

0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014

3 L'ANALYSE STRATEGIQUE

3.1 La situation existante

3.1.1 Les points clefs du diagnostic

Les communes de l'aire d'étude rapprochée à savoir Plémet, Gomené et Lauréan s'inscrivent dans un contexte socio-démographique plus large, celui du Pays du Centre Bretagne.

Ce dernier se caractérise par :

- Un territoire qui attire de nouveau des populations après une longue période de déclin,
- Un solde migratoire qui entraîne la croissance de la population,
- Une population encore jeune
- Un taux d'emploi élevé et un taux de chômage plutôt faible,
- Une sphère productive importante et une sphère résidentielle faible (mais en augmentation),
- Une continuité dans la baisse de l'emploi dans la production agricole,
- Un niveau d'emplois faible dans le secteur tertiaire mais qui progresse,
- Des besoins de main d'œuvre compensés par l'arrivée de personnes extérieures au territoire (nombreuses migrations alternantes),

Ainsi, le Pays représente un important pôle économique du centre Bretagne qui bénéficie de sa situation le long de la RN 164.

Les deux communautés de communes directement concernées par le projet (CC Hardouiniais Mené et la CIDERAL), notamment grâce aux deux pôles d'attraction que sont les communes de Loudéac, Plémet, Merdrignac sont actuellement des territoires ruraux dynamiques possédant un niveau d'équipement jugé satisfaisant. De plus, pour les trois communes directement concernées par le projet, le taux d'activités est supérieur aux moyennes départementales.

Ainsi, l'aire d'étude éloignée ressort comme un territoire au dynamisme contrasté. Elle concentre tout en restant rurale un tissu économique important avec de grosses entreprises du secteur agroalimentaire. Les dynamiques de populations sont positives bien qu'inégalement réparties sur le territoire et les dynamiques de l'emploi amènent des flux depuis l'extérieur, ce qui est une configuration atypique pour un territoire rural localisé à proximité de grosses agglomérations. Cependant, la forte concentration de l'activité sur le secteur agroalimentaire, faiblement créateur de valeur ajoutée et en proie à des difficultés sectorielles est facteur d'incertitude. Cela est aussi fortement créateur de nuisances liées aux besoins de déplacements que nécessitent ces activités.

Cette structure de l'économie de la zone d'étude entraîne un besoin relativement important de transport. La chaîne logistique des activités agroalimentaires et agricoles est importante à la fois en amont et en aval de la production. Cette structure de l'économie explique les parts très importantes de Poids Lourds sur les voiries.

En effet, l'offre de transport collectif de voyageurs est limitée. Elle correspond à celle d'un territoire rural, sans toutefois de service public lourd de transport de type ferroviaire qui relierait le territoire aux pôles régionaux (Saint-Brieuc, Lamballe, Rennes, etc.). Les niveaux de parts modales des transports collectifs sur les déplacements domicile travail sont quasiment nuls pour l'ensemble des déplacements en lien avec la zone d'étude et en interne à cette zone d'étude.

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

L'analyse des résultats de l'étude de trafic permis de mettre en avant le rôle de transit de l'itinéraire, mais aussi l'importance du trafic d'échange confirmant le rôle de pôle d'emplois de Merdrignac. Dans ce contexte, la sécurité routière représente un enjeu important et d'autant plus dans un contexte de progression du trafic.

3.1.2 Les stratégies de développement et les projets en matière d'infrastructures

3.1.2.1 Schéma National des Infrastructures de Transports et le rapport « Mobilité 21 »

a) Le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport de novembre 2011

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement prévoit explicitement aux articles 16 et 17 la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport. Le schéma doit fixer les orientations de l'Etat en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'Etat ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement.

Dans ce cadre, le document réaffirme les 4 axes autour desquels la politique de l'Etat en matière d'infrastructure de transport doit s'articuler et qui font l'objet d'un très large consensus :

Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures,

- Garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures,
- Garantir un usage optimal des capacités du réseau en limitant les points de congestion,
- Assurer la robustesse du système de transport,

Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires,

- Améliorer l'accessibilité multimodale des territoires,
- Améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur,

Améliorer les performances énergétiques du système de transport,

- Rendre l'offre de transport à faible émission de gaz à effet de serre pertinente et performante,
- Adopter les pratiques d'entretien ou d'exploitation des infrastructures faiblement émissives,

Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport,

- Lutter contre les nuisances locales,
- Lutter contre la pollution de l'eau et des sols,
- Conforter la biodiversité,

Il confirme la claire priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants et au développement des modes de transport alternatifs à la route et à l'aérien.

Il réaffirme à cet effet, à côté notamment de la volonté de renforcer les moyens dévolus au renouvellement des réseaux existants, l'ambition de développement des LGV et des transports collectifs tel qu'il a été acté par le Grenelle de l'environnement.

Ne figurent dans le schéma que des projets de portée réellement nationale, c'est à dire les projets qui sont de nature à créer de nouvelles fonctionnalités à grande échelle et notamment à avoir une incidence sensible sur l'expression de la mobilité et les reports modaux.

La RN164 n'a pas été intégrée dans ce classement. Toutefois, elle est citée dans le SNIT qui « souligne le caractère indispensable qui s'attache à la modernisation des axes routiers dont le rôle en matière de désenclavement est incontestable ».

b) Le rapport « Mobilité 21 » de juillet 2013

La commission « Mobilité 21 », présidée par Philippe DURON, a été chargée, dans le cadre de l'élaboration du SNIT, de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT.

Le coût du SNIT, et notamment de l'ensemble des projets de portée nationale, soulève d'importantes difficultés de mise en œuvre car il excède largement le budget que la France peut consacrer à ses infrastructures de transport.

Concernant la route, la Commission estime qu'elle est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires en milieux peu denses ainsi que pour les trajets de courte distance et les trajets terminaux chaque fois que le recours à un autre mode s'avère peu efficace ou économiquement dissuasif.

La commission considère que la route a toute sa place dans le système de transport, en particulier pour répondre aux enjeux de desserte et de lutte contre la fracture territoriale.

Compte-tenu de la qualité du maillage du réseau routier national, la politique d'investissement de l'Etat en la matière doit se concentrer sur la préservation du patrimoine et l'amélioration de l'existant.

Ainsi, la recommandation de la Commission sur le réseau routier national est la suivante : la politique de l'Etat doit avoir deux finalités :

- La préservation et la modernisation du patrimoine routier en tenant compte de tous les éléments constitutifs de l'infrastructure,
- L'utilisation du réseau dans des conditions normales de sécurité et de confort.

La Commission a également proposé une hiérarchisation des grands projets identifiés dans le projet de SNIT. Elle identifie en particulier les projets qui devraient relever des Contrats de Projets Etat-Région (CPER). La RN164 figure parmi les projets intégrés dans le CPER.

3.1.3 Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le premier ministre, a fait de l'achèvement de la RN164 une priorité.

Cette ambition a été traduite dans le contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020 de la région Bretagne, signé le 11 mai 2015, par l'inscription de 237 M€ de crédits pour la réalisation des différentes opérations sur la RN164, dont 50 M€ pour le présent dossier.

La mise à 2x2voies de la RN164 est ainsi citée dans le CPER dans le volet « Mobilité multimodale – Routier » au titre de l'objectif stratégique n°4 : Désenclaver le centre Bretagne par la mise à 2x2voies de la RN164.

L'ambition, conforme au Pacte d'avenir, est de permettre, à l'horizon 2020, l'engagement de la quasi-totalité des travaux de mise en 2x2 voies de la RN164 en cohérence complète avec les calendriers des procédures et des études :

- Ici dans le secteur de Plémet, avec un objectif de DUP en 2017 et de travaux en 2019
- dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou, avec un objectif de démarrage des travaux en 2017
- dans le secteur de Rostrenen, avec un objectif de DUP en 2015 et de travaux en 2018
- Dans le secteur de Merdrignac, avec un objectif de DUP en 2017 et des travaux en 2020
- Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne où, compte-tenu de la complexité technique et des enjeux environnementaux, la priorité sera donnée à la réalisation des études nécessaires pour une parfaite information du public dans l'objectif de l'obtention d'une DUP à l'horizon 2018.

L'enveloppe d'investissement retenue permettra de finir les chantiers en cours de Saint-Méen (2047) et Loudéac (2015), de réaliser les projets de Châteauneuf et de Plémet, l'une des deux sections du projet de Merdrignac, deux des trois phases fonctionnelles possibles dans le secteur de Rostrenen, et de réaliser les études et acquisitions foncières dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Les opérations sont prises en charge à parité par l'État et la Région, sauf sur Châteauneuf-du- Faou où le Conseil général du Finistère participe au financement selon la clé en vigueur au Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI).

Opérations	Montant de l'opération (M€)	Participations (Montants) -M€				Possibilité d'activer du FEDER
		État	Région	SNCF	Autres financeurs	
Objectif stratégique n°4 : Désenclaver le Centre Bretagne – Mise à 2x2 voies de la RN 164	236,85	116,8	118,36	0	1,69	
Saint-Méen phase 2	26,65	12,83	12,83		0	
Loudéac phase 2	1,55	0,78	0,78		0	
Châteauneuf du Faou	65	30,88	32,44		1,69	
Rostrenen Etudes et AF	6	3	3		0	
Rostrenen travaux phase 1	20	10	10		0	
Rostrenen travaux phase 2	35	17,5	17,5		0	
Plémet Etudes et AF	3,4	1,7	1,7		0	
Plémet travaux	46,6	23,3	23,3		0	
Mûr de Bretagne Etudes et AF	3,65	1,83	1,83		0	
Merdrignac Etudes et AF	4,15	2,08	2,08		0	
Merdrignac travaux phase 1	25,85	12,93	12,93		0	

3.1.5 Les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE)

3.1.4 Le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports

Le schéma s'articule autour de quatre orientations :

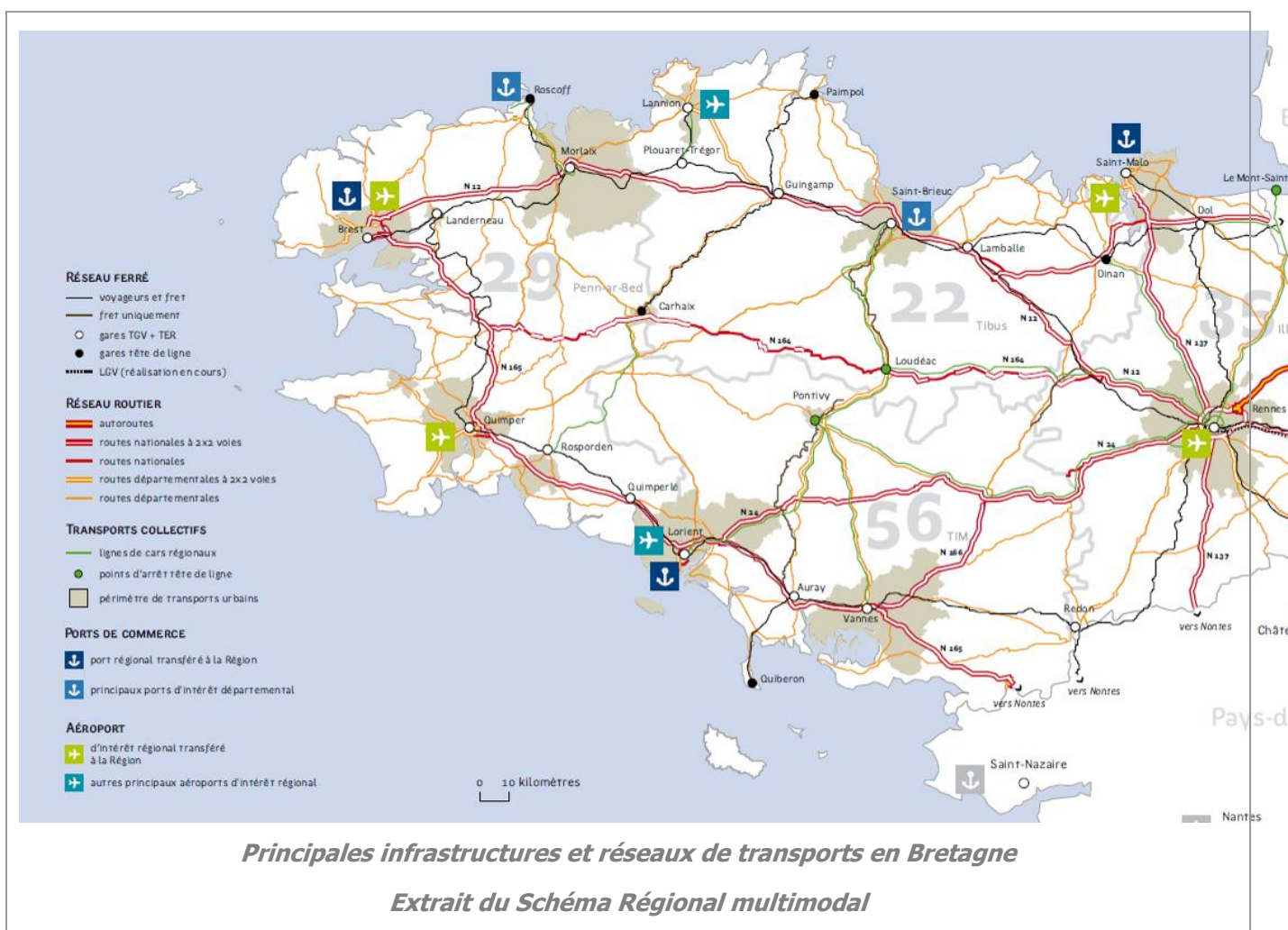
- Améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour renforcer son attractivité économique.
- Afin de relever ce défi, le schéma prévoit **l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN164 ainsi que les liaisons nord-sud.**
- Garantir l'équité sociale et territoriale
 - Encourager les modes de transports alternatifs à la route,
 - Partager entre autorités organisatrices de Transports des outils de connaissance.

Le SRCE Bretagne identifie trois types de constituants de la trame verte et bleue régionale : les grands ensembles de perméabilité, les réservoirs régionaux de biodiversité et les corridors écologiques régionaux. Pour répondre aux objectifs de préservation et de restauration des fonctionnalités des milieux naturels, deux orientations du plan d'action du SRCE concernent spécifiquement les projets d'infrastructures :

- L'orientation n° 15 : Réduire la fragmentation des continuités écologiques liée aux infrastructures linéaires existantes.
- L'orientation n° 16 : Prendre en compte les continuités écologiques dans les projets d'infrastructures depuis la conception jusqu'aux travaux, en privilégiant l'évitement des impacts.

Pour la mise en œuvre de chaque orientation, des actions sont définies et notamment :

- Pour l'orientation n° 15 :
 - Action D15.1 : mise en œuvre de programmes d'aménagement, de création et de gestion d'ouvrages terrestres ou hydrauliques permettant de rétablir ou favoriser la circulation de la faune terrestre et aquatique, notamment dans le cadre de la requalification environnementale du réseau routier national.
 - Action D15.2 : engager un programme de généralisation d'une gestion écologique différenciée des dépendances des routes, voies ferrées, canaux, etc.
 - Pour l'orientation n° 16 :
 - Action D16.1 : mettre au point un cadre méthodologique pour la prise en compte des continuités écologiques dans les projets d'infrastructures ou d'équipements.
 - Action D16.2 : dans le cas de la réalisation d'une infrastructure en site neuf, rechercher les moyens de réduire la fragmentation due à l'infrastructure existante. Il s'agit d'intégrer, dans le projet, l'infrastructure pré-existante.
 - Action D16.3 : concevoir des aménagements paysagers qui privilégient les espèces locales et excluent les espèces invasives.
 - Action D16.4 : intégrer dans la programmation du chantier la mise en œuvre la plus anticipée possible des mesures retenues au titre des continuités écologiques.



3.1.6 Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)

L'objectif du SRCAE est de définir les orientations et les objectifs régionaux aux horizons 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, **de lutte contre la pollution atmosphérique** et d'adaptation au changement climatique.

Les actions qui découlent du SRCAE relèvent des collectivités territoriales à travers des Plans Climat Energie Territoriaux (PTEC), ces derniers étant pris en compte à leur tour dans les documents d'urbanisme.

Le SRCAE de Bretagne a été adopté conjointement par le Préfet de Bretagne et par le Président de la Région Bretagne le 4 novembre 2013.

Après l'analyse de l'état des lieux de la Région en termes de consommations énergétiques, d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution de l'air, et la définition de scénarios d'évolution, 32 orientations ont été définies dans 10 thématiques différentes et notamment dans celle des transports :

Transports de personnes

6. Favoriser une mobilité durable par une action forte sur l'aménagement et l'urbanisme,
7. Développer et promouvoir les transports décarbonés et/ou alternatifs à la route,
8. Favoriser et accompagner les évolutions des comportements individuels vers les nouvelles mobilités,
9. Soutenir le développement de nouvelles technologies et des véhicules sobres,

Transport de marchandises

10. Maîtriser les flux, organiser les trajets et développer le report modal vers les modes décarbonés,
11. Optimiser la gestion durable et diffuser l'innovation technologie au sein des entreprises de transports des marchandises.

3.1.7 Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).

Le territoire n'est pas couvert par un SCoT.

3.2 Le scénario de référence et l'option de référence

3.2.1 Le scénario de référence

3.2.1.1 Définition

Le scénario de référence formule des hypothèses claires, crédibles et fondées relatives au contexte d'évolution future, exogène au projet de transport, sur la durée de projection retenue pour l'évaluation. Il recouvre les contextes sociaux, spatiaux, environnementaux et économiques en tenant compte des projets de territoire.

3.2.1.2 Le contexte social

a) La démographie et l'emploi

Avec près de 50 000 habitants en 2011, le pays du Centre Bretagne renoue sur la dernière décennie avec la croissance démographique grâce aux apports migratoires.

Les échanges avec son environnement se sont également développés du point de vue des navettes domicile-travail. Le territoire connaît une élévation de la qualification des emplois offerts, qui sont par ailleurs plus nombreux que les actifs occupés. Face à ces mutations et dans un contexte de vieillissement de la population, la connectivité avec son environnement et sa capacité à accueillir des populations via un cadre de vie en résonance avec des besoins nouveaux, constituent un enjeu pour le développement du territoire.

Les projections démographiques montrent que sans action volontariste, le vieillissement s'accroîtrait. Pour inverser cette tendance, il est important d'accueillir de nouveaux habitants à l'horizon 2030 en améliorant l'attractivité de son territoire. Pour y parvenir, le territoire souhaite améliorer son accessibilité aux grandes zones d'emploi et aux grands équipements (enseignement supérieur, hôpitaux), proposer des zones d'activités accessibles, de qualité et compétitives, valoriser ses atouts et maintenir des activités industrielles et artisanales tout en renforçant et diversifiant l'offre de logements.

b) La sécurité routière

L'analyse de l'infrastructure nous montre que :

- Les caractéristiques géométriques sont dans l'ensemble conformes aux recommandations en vigueur (hormis les quelques obstacles non protégés qui peuvent représenter des risques pour la sécurité).
- les visibilité sont globalement satisfaisantes en section courante mais souvent inférieures aux valeurs minimales pour les carrefours.

Sur les 5 dernières années, on recense 4 accidents sur la zone d'étude. L'analyse détaillée des circonstances de ces accidents ne permet pas de faire un lien avec l'infrastructure routière.

Toutefois, la présence de nombreux carrefours et accès représente un risque. Risque d'autant plus important dans un contexte de progression du trafic.

c) L'accessibilité

L'éloignement de la zone d'étude de proximité aux pôles d'emplois structurants est à l'origine de très nombreux déplacements qui se confirment par l'importance des flux domicile/travail.

Le territoire est de plus en plus connecté aux autres via les migrations résidentielles et les déplacements domicile-travail. Le maintien ou le renforcement de cette connectivité, notamment via les voies de communication constitue un enjeu pour le territoire afin de développer l'emploi et élargir le vivier de main-d'œuvre, dans un contexte de qualification croissante des emplois. Par ailleurs, le développement d'un cadre de vie en adéquation avec les besoins de la population constitue également un facteur d'attractivité. Celui-ci porte sur une offre de logements, services et équipements adaptée aux mutations démographiques, le vieillissement inéluctable de la population engendrant de nouveaux besoins

Faute de report modal possible, la voiture reste le mode de transport largement dominant pour différents type de déplacements :

- Les liaisons domicile-travail,
- L'attractivité commerciale,
- Flux de marchandises, en facilitant l'acheminement des flux de marchandises et notamment des Industries Agro-alimentaires,
- Transit.

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

L'ensemble de ces éléments explique les besoins importants en termes d'infrastructures routières, à la fois pour satisfaire la demande de déplacement des entreprises et industries locales, mais également pour supporter les flux régionaux et nationaux qui transitent par la zone d'étude.

Le positionnement central sur le territoire de la RN164 lui donne un rôle spécifique dans la réponse à cette demande.

Dans un contexte de fragilité démographique et économique, le scénario de référence se définit par :

- **Une stagnation démographique conduisant à un vieillissement de la population,**
- **Une diminution des actifs ayant un emploi avec la perte de compétitivité des entreprises du secteur,**
- **Un risque d'augmentation de l'accidentologie sur la section avec l'augmentation des trafics,**
- **Une accentuation de l'enclavement du territoire**

3.2.1.3 Le contexte environnemental

a) Le milieu physique, le contexte écologique

La zone d'étude est traversée par deux cours d'eau : le ruisseau de Plémet et le Ninian.

La présence de ces cours d'eau, dont la qualité doit être préservée voire améliorée, et de ces zones humides adjacentes, constituent une sensibilité importante. La création d'une voie nouvelle devra dans ces conditions s'accompagner d'une transparence hydraulique et s'inscrire pleinement dans les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

Les sensibilités biologiques identifiées sont liées à :

- la présence de zones humides, essentiellement liées au réseau hydrographique (Ninian et ruisseau de Plémet essentiellement) ou à des têtes de bassins versants (nord RN 164 à la « Ville-Moisan » notamment) ;
- la présence localisée de formations végétales se rattachant à des habitats d'intérêt communautaire (mégaphorbiaies rivulaires à proximité du Ninian) ou présentant des espèces et/ou des cortèges végétaux peu communs (secteur des « Terres », de la « Ville-Guyomar » et de la « Ville-Moisan ») ;
- la présence de la loutre d'Europe au niveau des cours d'eau (Ninian et Ruisseau de Plémet) ;
- la mise en évidence de couloirs de déplacements de la faune terrestre, notamment au niveau de la vallée du Ninian et des secteurs de la « Bréhaudière » et de la « Poterie » ;
- la présence de deux tronçons de cours d'eau en bon état hydromorphologique et à fort potentiel piscicole (ruisseau du Ninian et ruisseau de Plémet au droit de la confluence avec le thalweg n°4) ;
- la fréquentation du site par une dizaine de chauves-souris, dont certaines présentent un statut particulier de sensibilité (Barbastelle d'Europe, Murin de Natterer, Murin à oreilles échancrées, grand murin et petit rhinolophe), avec mise en évidence d'axes de transit au travers de la RN 164 au niveau du Ninian et, dans une moindre mesure, sur les secteurs de la « Fourchette », de la « Ville-Moisan » et du « Bos-Josselin » ;
- la fréquentation du site par certains oiseaux sensibles (linotte mélodieuse, bruant jaune, bouvreuil pivoine), notamment au niveau de la friche sur remblais de la « Ville-Guyomard » ;
- la présence de quelques points d'eau en bord de route accueillant la reproduction d'amphibiens communs, mais protégés (grenouille agile, triton palmé, crapaud épineux et salamandre tachetée) ;
- la fréquentation diffuse du site par quelques reptiles communs (mais protégées), avec cependant absence de site présentant un enjeu particulier (absence de zone de concentration) ;
- l'absence d'insecte présentant un statut particulier de sensibilité.

b) Les risques naturels

La zone d'étude n'est pas un secteur soumis à des risques majeurs. Toutefois, la présence de cours d'eau sur la zone d'étude représente un enjeu et notamment avec la présence de secteurs de débordement de débordement en bord de la RN164.

Ce risque a été appréhendé par la réalisation d'une modélisation hydraulique qui a montré que deux ouvrages présentent des risques en cas de crues (décennale ou centennale).

c) Le cadre de vie

Le projet de liaison routière s'inscrit dans un secteur d'ambiance sonore préexistante globalement modérée toutefois, l'exposition sonore des habitations peut varier ponctuellement selon la distance de l'habitation à la RN164 actuelle, principale source de bruit sur le secteur d'étude.

A noter, sur la zone d'étude 2 habitations situées dans un contexte sonore non modérée car très proche de la RN164.

Dans un secteur écologiquement (couloir secondaire du SRCE) et humainement sensible (présence d'un habitat dispersé mais proche de la RN164), le scénario de référence se définit par :

- **Une mauvaise circulation des espèces (surtout au niveau des cours d'eau),**
- **Un risque accru de pollution accidentelle avec l'augmentation des trafics,**
- **Un risque de crue lié au mauvais fonctionnement des ouvrages hydrauliques,**
- **Une détérioration du cadre de vie des riverains avec l'augmentation du trafic,**

3.2.1.4 Le contexte économique

De l'analyse économique, il en ressort les points suivants :

- Une part importante de l'activité agricole sur le secteur d'étude et plus globalement du secteur agro-alimentaire,

Cette structure de l'économie de la zone d'étude entraîne un besoin relativement important de transport. La chaîne logistique des activités agroalimentaires et agricoles est importante à la fois en amont et en aval de la production. Cette structure de l'économie explique les parts très importantes de Poids Lourds sur les voiries, et notamment la RN164 (22,4% du trafic en 2010 entre Loudéac et Merdrignac).

- La présence d'une zone d'activité au sein de la Zone d'étude (ZA du Ridor),

Il est donc nécessaire dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de veiller à maintenir l'accessibilité de la zone du Ridor.

L'enjeu pour le territoire réside en grande partie dans sa capacité à stabiliser (agriculture, industrie) ou développer (tourisme) des emplois et des services afin de maintenir la population locale sur place.

- Une récente baisse de l'emploi qui montre que l'évolution du taux de chômage est liée au soutien de la dynamique du système agro-industriel et à la capacité à diversifier l'économie locale et innover.

Le scénario de référence retenue à l'horizon 2035 :

La projection dans le temps du trafic est réalisée à horizon 2035.

Les hypothèses d'évolution du trafic sont cohérentes avec celles définies pour l'ensemble des études actuellement menées sur l'aménagement de la RN164 (dans les secteurs de Châteauneuf-du-Faou, Rostrenen, Merdrignac, Mûr-de-Bretagne).

Ces hypothèses portent sur :

- La croissance « naturelle » du trafic,
- Les reports d'itinéraires du fait de la mise progressive à 2 x 2 voies de l'ensemble de l'itinéraire.

Pour la croissance « naturelle », l'hypothèse de croissance retenue répond à des instructions ministérielles, et celle choisie est l'hypothèse moyenne de l'instruction provisoire du 23 Mai 2007 en vigueur (Cf. §3.1.1.5).

L'évolution du trafic tient également compte des reports d'itinéraires depuis la RN 12 et la RN 165 du fait de la mise en service progressive de sections à 2x2 voies.

Le principe de l'étude de trafic est de comparer, à horizon 2035, la situation avec et sans réalisation du projet, en modélisant :

- un scénario de référence : toute la RN164 est considérée comme mise à 2x2 voies, sauf la déviation de Plémet
- un scénario de projet : toute la RN164 est considérée à 2x2 voies, y compris la déviation de Plémet.

Sur la RN164

	RN164 (Ouest Bos Josselin)	RN164 (entre Bos Josselin et l'échangeur Ouest)	RN164 (ZA Ridor)	RN164 (Est échangeur Est)
TMJA actuel (2011)	8 500	8 100	7 200	7 100
% PL	20%	19.8%	23%	24%
Scénario de référence % PL	13 050 20.7%	11 600 22%	11 250 23%	11 250 23%

3.2.2 L'option de référence

3.2.2.1 Définition

L'option de référence est définie comme la mise en œuvre des décisions jugées les plus plausibles sur le réseau d'infrastructures concernées et son usage, en l'absence de la réalisation du projet de transport, à l'horizon considéré

Elle tient compte :

- des projets de transport décidés ou à venir, prévus dans les documents de planification
- des décisions déjà prises par les acteurs territoriaux, et pas seulement celles du maître d'ouvrage, dans la mise en œuvre des projets de développement des territoires,
- du devenir des territoires inscrit dans les documents de planification et d'orientation dont ils se sont dotés et qui vont se généraliser.

Au regard de ces critères, nous pouvons intégrer dans l'option de référence :

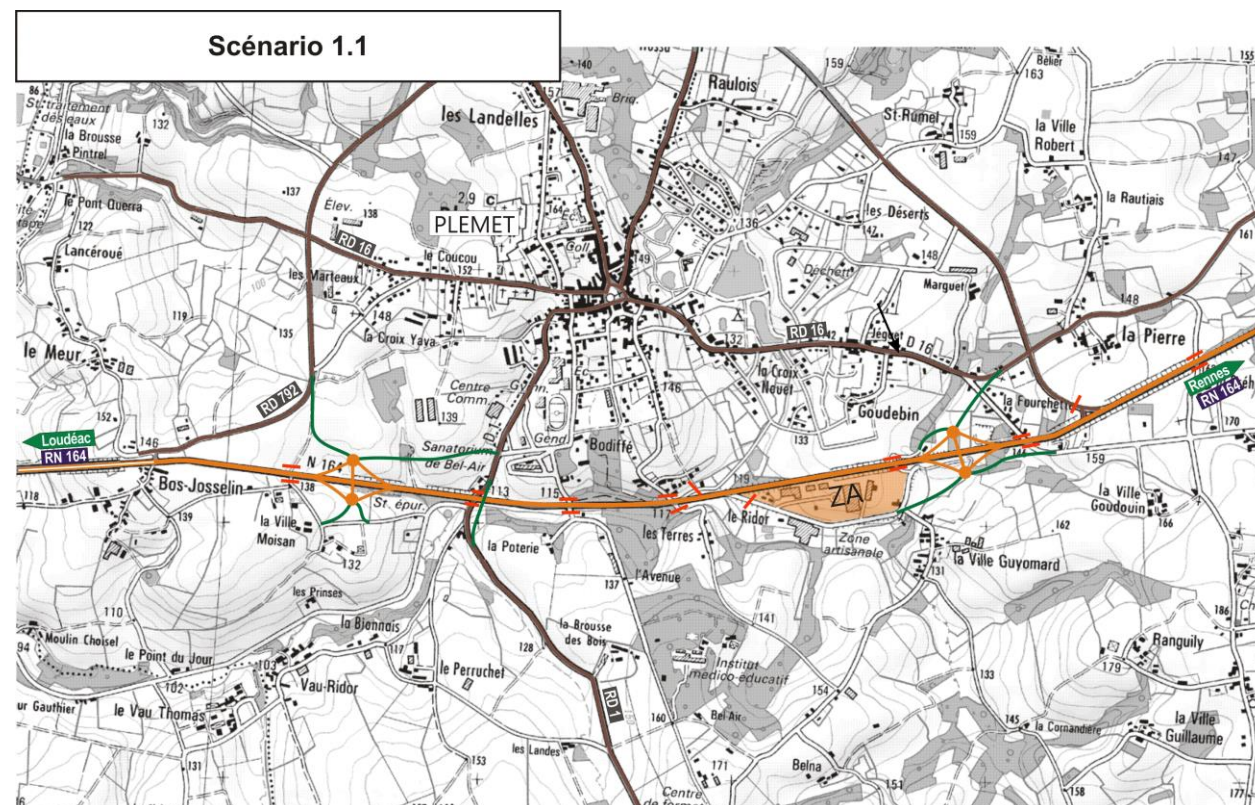
- les « coups partis » (travaux effectivement démarrés) : il s'agit ici des aménagements démarrés sur la RN164 dans les secteurs de Loudéac et Saint-Méen
- les opérations du contrat de plan en cours : si le PDMI 2009-2014 ne retient pas d'autres opérations que celles évoquées ci-dessus, le CPER 2015-2020 prévoira bien lui l'inscription de crédits pour poursuivre la mise à 2x2 voies de la RN164 sur toutes les sections qui restent à aménager
- les scénarios d'aménagement des autres maîtres d'ouvrage, tant routier que des autres modes : c'est ici le cas en prenant en compte le projet structurant de rocade sud de Saint-Brieuc, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Côtes d'Armor.

La position explicite du maître d'ouvrage est donc de considérer que, quels que soient le rythme et l'ordre de réalisation des projets, l'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire RN164 à 2x2 voies à 2035 est un objectif global cohérent.

Ainsi, nous considérerons que l'option de référence consiste en l'aménagement de l'ensemble de la RN164 à l'exception du secteur de Plémet.

3.2.3 L'option de projet

L'option de projet correspond à l'aménagement de la variante préférentielle pour la section Plémet – La lande aux chiens. Cette option porte sur un aménagement sur place avec la création d'un échangeur Ouest (RD1) et d'un échangeur Est (RD16).



3.3 Les objectifs hiérarchisés du projet

3.3.1 Les objectifs nationaux (Commission « Mobilité 21 »)

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

3.3.2 Les objectifs régionaux

- Améliorer l'accessibilité de la Bretagne

Sous objectifs :

- Diminuer les temps de parcours
- Offrir une alternative aux axes littoraux (RN12 et RN165)
- Faciliter et accompagner le développement des villes traversées par la RN164 (habitat et activités)

3.3.3 Les objectifs locaux

En l'absence de SCOT, de PDU, nous avons listé les objectifs communs émis par les territoires tout au long des études préalables (entretien, comité de suivi, réunion de concertation, registre.)

- Améliorer la compétitivité du territoire

Sous objectifs :

- Limitier la fuite des entreprises (pour des territoires mieux desservis)
- Augmenter l'aire d'influence des entreprises du secteur
- Limitier les allongements de parcours et assurer une bonne desserte locale
- Améliorer les liaisons domicile/travail
- Assurer une bonne desserte à la ZA du Ridor
- Maintien de la croissance démographique

3.4 Les analyses des effets de l'option de projet

3.4.1 Analyse qualitative et quantitative

3.4.1.1 Les effets sociaux

a) Les effets sur la population

Les projections démographiques à l'échelle du Pays du Centre Bretagne

Dans le cadre d'une réflexion régionale sur l'horizon 2040, le réseau des agences d'urbanisme bretonnes et la Région Bretagne ont élaboré ensemble des scénarios prospectifs régionaux. L'INSEE en a simulé les impacts démographiques sur les territoires.

D'après ces études¹, la population du Centre Bretagne :

- Gagnera 4 000 habitants dans le cas du premier scénario qui correspond prolongement des tendances actuelles ;
- Gagnera 6 000 habitants dans le cas du second scénario qui correspond à un gain d'attractivité pour la Bretagne ;
- Gagnera 4 000 habitants dans le cadre du troisième scénario qui correspond à dégradation de la situation économique de la Bretagne ;
- Gagnera 4 000 habitants dans le cadre de ce quatrième scénario qui prend l'hypothèse d'une polarisation et un renforcement des contrastes entre les territoires. Ce scénario entraîne un certain rééquilibrage Est/Ouest, qui laisse cependant de côté le centre Bretagne et une partie de la Côte Nord ;
- Gagnera 17 000 habitants pour le cinquième scénario. Sur ce dernier scénario, les territoires bretons restent en compétition mais l'optimisation de l'offre régionale de transport annule les effets distance à l'intérieur de la Bretagne et les échanges s'intensifient fortement.

Au regard de ces éléments, les enjeux de la mise à 2x2 voies de la RN164 s'inscrivent dans le dernier scénario.

- Sécuriser la population

Sous objectifs :

- g Réduire les risques d'inondation
- h Réduire les risques sur la voie (visibilité, accès..)

- La performance environnementale

Sous objectifs :

- i Améliorer la qualité de l'eau
- j Améliorer la transparence écologique (au niveau des cours d'eau franchis notamment)
- k Faciliter la circulation des espèces

¹ Octant Analyse – fév 2013 – la population de la Bretagne à l'horizon 2040 : cinq scénarios alternatifs.

Les projections démographiques à l'échelle de la CIDERAL

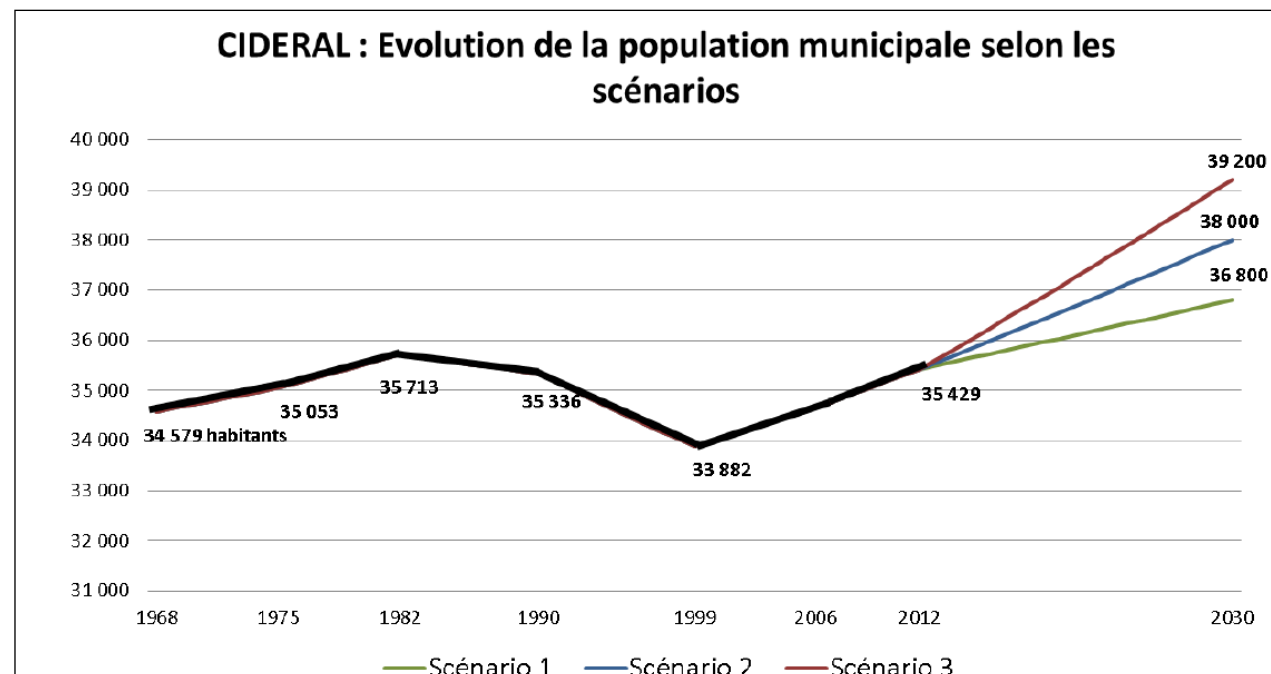
Dans le cadre de la démarche d'élaboration de son PLU intercommunal, la CIDERAL a demandé à l'INSEE de réfléchir aux perspectives d'évolution de la population municipale.

Trois scénarios d'évolution basés sur les projections de l'INSEE pour la Bretagne et ses Pays à l'horizon 2030 ont été définis :

- Un scénario central S2 qui repose sur une prolongation des tendances 1999-2007 (=fil de l'eau) en matière de fécondité, de mortalité et d'échanges migratoires avec l'extérieur
- Un scénario bas S1 qui correspond à un net ralentissement de l'installation de ménages avec enfants (le nombre des 0-9 ans diminue de -0,37% par an)
- Un scénario haut S3 qui repose sur une amplification de l'installation de ménages avec enfants (le nombre des 0-9 ans augmente de +0,42% par an)

Pour les 3 scénarios, une augmentation importante des plus de 80 ans (S1 = +1,3% par an, S2 = +1,6% par an, S3 = + 1,9% par an)

		CIDERAL	1999-2006	2006-2012	2012-2030		
					S1	S2	S3
Population municipale	Nombre en fin de période		34 653	35 429	36 800	38 000	39 200
	Evolution nbre d'habitants par an		110	129	76	143	210
	Evolution % par an		0,38%	0,37%	0,21%	0,39%	0,56%



Au regard de ces éléments, les enjeux de la mise à 2x2 voies de la RN164 s'inscrivent dans le dernier scénario.

b) Les effets sur l'aménagement du territoire

A l'échelle du Pays du Centre Bretagne

Dans un contexte de reprise démographique, ce projet représente un atout pour le pays du Centre Bretagne car il permettra de conforter les tendances observées depuis le dernier recensement. Toutefois, il est peu probable qu'à court terme, ce projet conduise à l'ouverture de nouvelle zone à l'urbanisation, il facilitera plutôt le développement de celles existantes (habitat ou zones d'activités).

A plus long terme, dans une hypothèse de forte attractivité de la Région, le projet peut aider le Pays du Centre Bretagne à tirer profit de sa situation et ainsi poursuivre son développement.

A l'échelle de la zone d'étude

L'analyse de l'état initial a montré que les communes de la zone d'étude ne connaissent pas un développement rapide en termes d'habitat.

Ainsi, à court terme, la mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet aider les projets en cours mais n'entraînera pas de consommation foncière supplémentaire.

A plus long terme, le risque dans la création d'une nouvelle infrastructure est de voir se développer une urbanisation non maîtrisée de part et d'autre de cette dernière. Dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet, il s'agit essentiellement d'un aménagement sur place.

De plus, dans la mesure où le projet est en réflexion depuis de nombreuses années, les élus au travers de leurs documents d'urbanisme ont pu anticiper cet aménagement.

Au vu du rythme de commercialisation des dernières années, il est peu probable que le projet ne conduise à long terme à une consommation foncière excessive. Il devrait permettre au contraire d'accompagner les politiques de développement initiées par les communes.

Au niveau des zones d'activités, il permettra ainsi de conforter les zones existantes et évitant tout mitage supplémentaire (concentration des activités autour de l'échangeur Est et potentiellement une nouvelle urbanisation avec l'échangeur Ouest).

En termes d'aménagement du territoire, il s'agit là, d'un effet positif.

3.4.1.2 Les effets sur la sécurité

Entre 2000 et 2010, on recense 4 accidents corporels sur la section.

Rappel des indicateurs

Afin de mesurer l'impact d'un aménagement de la RN164 sur l'accidentologie, les indicateurs du scénario de référence ont été calculés, ces derniers ont donné les résultats suivants :

Les résultats ont ensuite été comparés aux indicateurs de la circulaire de mai 2007 :

	Nombre d'accidents pour 10 ⁸ véh * x km	Tués pour 100 accidents	Blessés graves pour 100 accidents	Blessés légers pour 100 accidents
<7m ²	7.8	17.2	46.2	112.8
2*2 voie ³	4.8	13.2	27.1	115.7

Au regard des chiffres constatés pour la période 2000-2010, l'aménagement de la RN164 permettra d'améliorer la sécurité de l'itinéraire.

Analyse des effets

Le diagnostic de sécurité routière a fait ressortir un certain nombre de dysfonctionnements sur l'itinéraire liés à :

- des problèmes de visibilité,
- des franchissements des carrefours dangereux,
- des conflits d'usage entre les utilisateurs de la RN (VL, PL et tracteurs notamment).

L'aménagement de la RN164 permettra de répondre à ces enjeux par :

- la suppression des accès riverains et des carrefours à niveaux,
- l'amélioration des conditions de dépassement,
- l'amélioration des caractéristiques géométriques du tracé qui se traduit par une augmentation des distances de visibilité.

3.4.1.3 Les effets sur l'accessibilité

L'accessibilité d'un lieu désigne la capacité de ce dernier à être atteint par une personne, un service ou un message. Elle dépend de la qualité des moyens de transport et représente un coût. Elle s'entend à plusieurs échelles : mondiale, européenne, nationale, régionale et locale. Sa qualité peut se mesurer selon différents critères comme par exemple : l'aller – retour dans la journée ou la demi-journée.

L'accessibilité est une condition importante dans la localisation de certaines activités mais aussi dans la compétitivité des territoires, notamment des villes.

Dans le cadre de notre projet, elle dépend principalement d'un paramètre le temps de parcours. A noter que le confort entre également en compte.

Indicateurs 2008-2012	RN164 Plémet PR 24+164 et 30+573	RN164 Totalité de l'itinéraire	RN 12 Totalité de l'itinéraire (2X2 voies)
Nombre de kilomètres de route	6,4	162	124
Nombre d'accidents corporels	4	23	111
Nombre de victimes	4	39	193
dont tués	1	7	11
dont blessés Hospitalisés	3	17	55
dont blessés Non Hospitalisés	0	15	127
Nombre de tués pour 100 accidents	25	30	10
Nombre de tués et blessés graves pour 100 accidents	104	104	60
Densité d'accidents acc/an/km	0,12	0,04	0,18

Si l'on prend en compte uniquement l'aménagement du tronçon d'étude, le gain de temps apporté sur le flux de transit reste relativement faible de l'ordre de 2 mn sur 250 km grâce à :

- l'augmentation de la vitesse maximale admissible,
- l'amélioration des caractéristiques géométriques de la voie,
- l'amélioration des possibilités de dépassement.

² Selon les instructions relatives aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007 en l'absence de données pertinentes sur le tronçon d'étude

³ Selon les instructions relatives aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007

Toutefois, si l'on prend l'option de projet (en considérant que l'ensemble de la section entre Montauban-de-Bretagne à Châteaulin) est aménagé en 2x2, l'APSI avait évalué ce gain de temps à 20 min sur un temps initial de 1h50 pour les voitures et 15 min pour les PL (temps initial de 2h20).

Au regard du critère « gain de temps », l'aménagement de la RN 164 permettra de gagner quelques minutes sur les flux de transit et moins d'une minute sur les flux d'échanges grâce notamment au passage de 90km/h à 110Km/h.

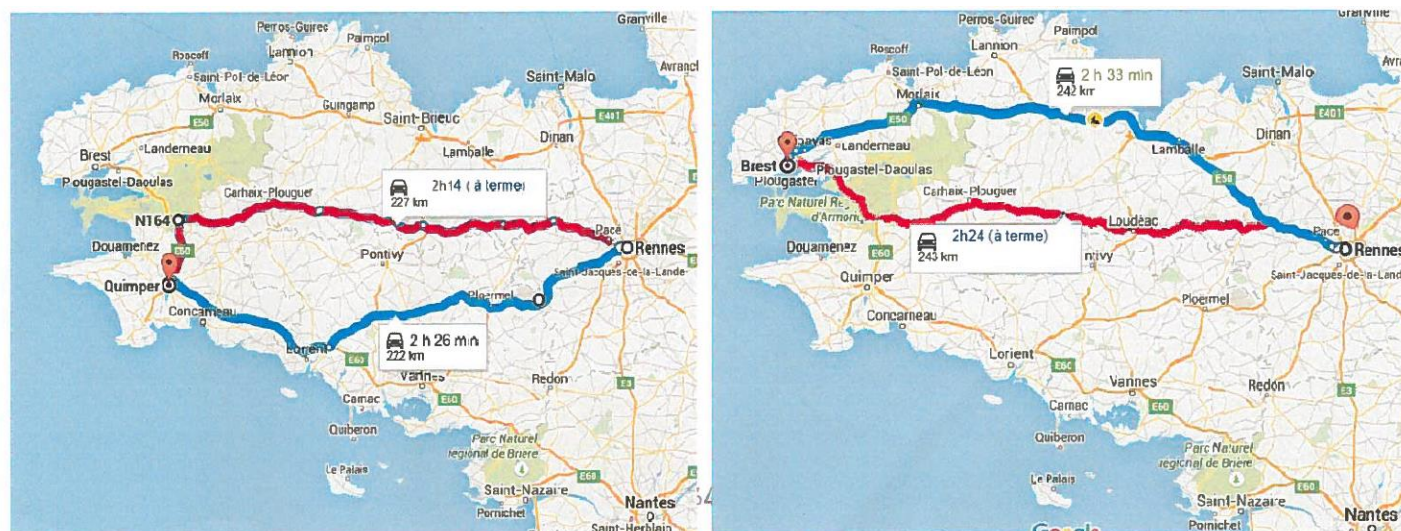
Toutefois, La mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement de la RN164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne à Châteaulin. Ainsi, la réalisation de ces deux sections permettra d'augmenter la longueur de la RN164 à 2x2 voies et participera plus globalement, à la modernisation du Centre Bretagne.

À l'échelle de la Région, le projet participe à renforcer le maillage territorial de liaison est-ouest, en délestage des axes littoraux RN12 et RN165 qui peuvent être ponctuellement saturés.

La mise à 2x2 voies complète représente un gain de temps de :

- 45 min pour les véhicules légers
- 55 min pour les poids lourds ;

Avec cette amélioration des temps de parcours, la RN164 devient donc de plus en plus une alternative aux axes littoraux.



3.4.1.4 Les effets sur l'emploi

La phase chantiers va permettre de créer, déplacer ou maintenir des emplois et ainsi dégager un surplus économique qui bénéficiera au territoire traversé.

Les chantiers mettent en œuvre toute une série d'emplois dont on ne sait s'ils doivent être considérés comme des emplois créés, des emplois déplacés, des emplois durables ou comme emplois à durée limitée.

Il faut d'abord relever que le nombre d'emplois dans le secteur du bâtiment diffère sur la zone d'étude élargie (Plus importants sur les CC du Poher et de Haute Cornouaille). Dès lors qu'un « événement exceptionnel » du type chantier routier apparaît sur le secteur, les ressources locales sont d'autant plus vite « saturées » qu'il est peu densément peuplé.

Les emplois directs liés au chantier ont été déterminés en analysant sur plusieurs sites la ventilation de ces différentes opérations et en leur appliquant des ratios d'emplois en fonction du coût des différentes composantes de ces opérations.

Dans cette situation, les entreprises titulaires des marchés gèrent leur politique de l'emploi sur ces chantiers en fonction de deux paramètres de base :

- leur culture du management des ressources humaines (maximisation du recrutement local ou maximisation des travailleurs déplacés, gestion de la rotation du personnel) ;
- les caractéristiques du bassin d'emploi (ressources humaines disponibles dans le secteur, capacités et compétences des entreprises locales).

Un emploi déplacé pendant toute la durée du chantier n'est pas, à l'échelle nationale, un emploi créé. Mais à l'échelle locale, il représentera un emploi de plus pendant toute la durée du chantier. L'embauche d'un chômeur local sur le chantier constitue un emploi créé pendant la durée de son travail, qui peut être très courte. A l'inverse, le recours aux employés des entreprises locales ne représente pas à l'échelle un emploi créé, mais ce recours peut éviter un licenciement.

La fin du chantier se traduira inéluctablement par le départ des travailleurs déplacés, par la fin des contrats pour les travailleurs embauchés pour la durée du chantier et pour les intérimaires, par la fin des marchés pour les sous-traitants locaux.

Par ces différents sens, la notion d'emploi ne peut être exploitée avec la même acceptation que dans son cadre habituel. Ainsi, Pour un chantier de 1 000 millions d'euros HT 2000, on retiendra la valeur de 7 050 emplois x ans (nombre d'emplois sur la durée totale du chantier).

Selon la circulaire du 23 mai 2007, le calcul des emplois liés au chantier d'une infrastructure routière s'effectue sur la base des données suivantes :

Tableau récapitulatif pour les emplois directs et indirects estimés sur la totalité de la durée du chantier pour 1 000 Millions d'euros hors taxes 2000

Emplois directs	Emplois x ans
Emplois sur le chantier et emplois du siège	7 755
Emplois indirects	
Emplois liés à la fabrication des fournitures	4230
Emplois amont du chantier	3650
Effets revenu	5130
Total des emplois	20 765

Le coût total du projet est estimé à environ 35.2millions d'euros HT janv. 2015 soit 23 2millions d'euros HT janv. 2000.

Les emplois directs et indirects générés par la réalisation des travaux, **sont donc de l'ordre de 480emplois.**

3.4.1.5 Les effets économiques

a) Les effets sur les trafics

Hypothèses

(Source : Modélisation des trafics PL et VL aux horizons 2020 et 2035 – CEREMA -2015)

➤ Hypothèse d'évolution des trafics

L'étude de trafic s'appuie sur un modèle calé à l'année 2011 et validé sur des données recueillies en 2010 – 2011.

L'hypothèse de croissance retenue est l'hypothèse moyenne de l'instruction provisoire du 23 mai 2007 en vigueur, à savoir, pour un PIB de 1,9 %:

- VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- VL> à 20 km =2.10 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- PL =1.50 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

	PIB 1.5% (bas)			PIB 1.9% (moyen)			PIB 2.3% (haut)		
	VL<20 km	VL>20 km	PL	VL<20 km	VL>20 km	PL	VL<20 km	VL>20 km	PL
évolution basse	1.25 %	1.0 %	0.9 %	1.25 %	1.6 %	1.2 %	1.25 %	2.1 %	2.1 %
évolution moyenne	1.25 %	1.4 %	1,1 %	1.25 %	2.1 %	1.5 %	1.25 %	2.7 %	2.5 %
évolution haute	1.25 %	1.8 %	1.4 %	1.25 %	2.5 %	1.8 %	1.25 %	3.2 %	2.8 %

Il n'est pas pris en compte d'éco-taxe poids-lourds.

➤ 5.3 - Hypothèse d'évolution du réseau routier

Le scénario de référence correspond à l'évolution au fil de l'eau du réseau routier intégrant les « coups partis » d'aménagement de la RN164, mais également l'aménagement à 2x2 voies de toutes les sections de la RN164 :

- Merdrignac (La Croix du Taloir – Merdrignac et Merdrignac – Les Trois Moineaux),
- Mûr de Bretagne (Caurel – Colmain),
- Rostrenen (section Loméven – Plouguernevel),
- Châteauneuf-du-Faou,

à l'exception de la section de Plémet – La lande aux chiens.

Le réseau de référence comprend les projets suivants :

- RN164 déviation de Gouarec (mis en service en 2012),
- RN164 déviation de Loudéac (mis en service en 2015),
- RN164 déviation de Saint Méen (mis en service en 2016),
- RN12 rocade de Saint Briec (mis en service en 2025).

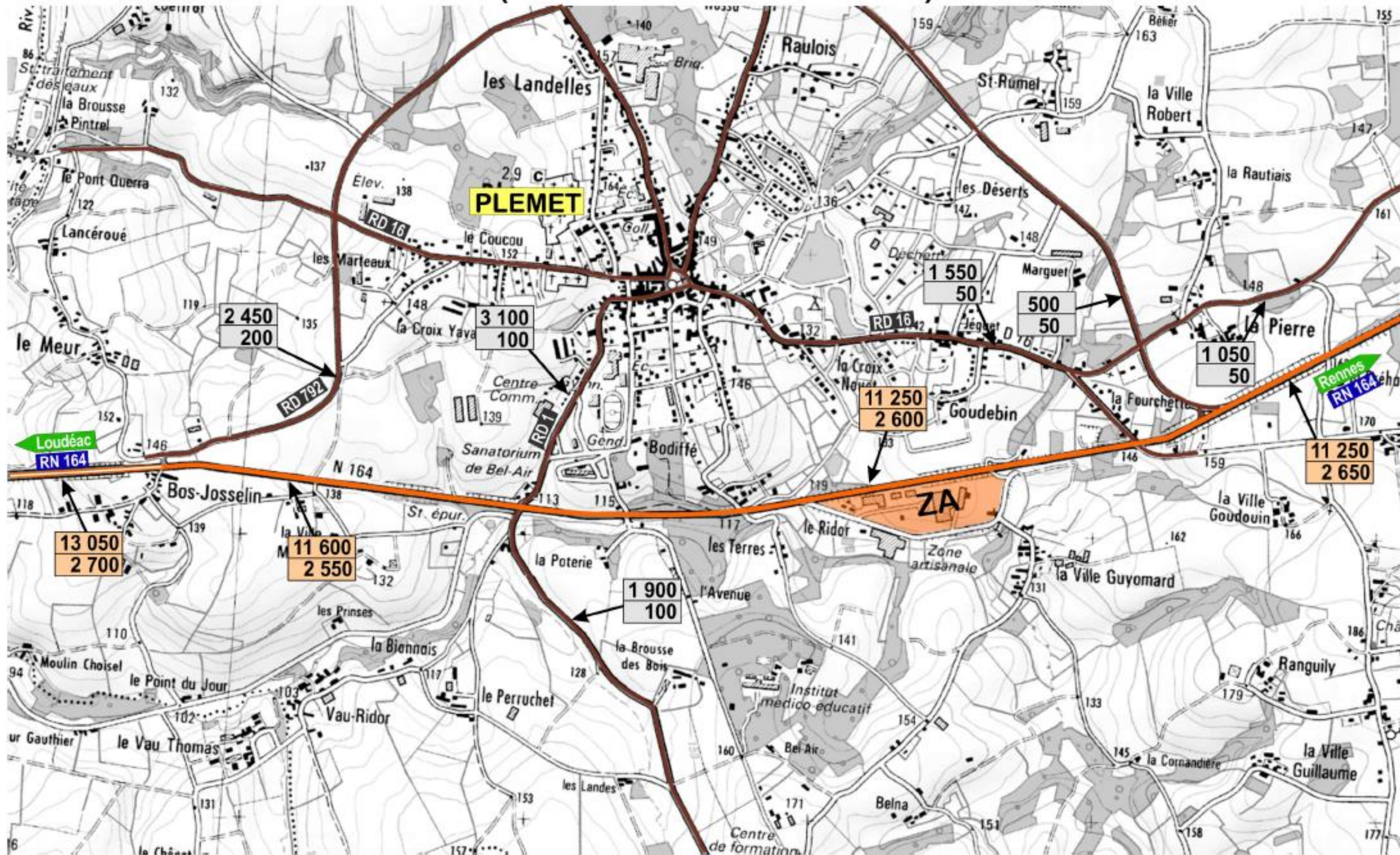
Résultats

Les tableaux de synthèse ci-dessous détaillent les trafics journaliers prévisionnels arrondis à la centaine pour l'option de référence et l'option projet, à la fois pour le trafic tous véhicules, et pour les trafics poids-lourds.

Horizon 2035		Option de référence	Option projet	Ecart projet / Référence
Ouest à 2 × 2 voies	TV	13 100	15 400	+20 %
	PL	2 700	2 800	+5 %
Ouest – RD1	TV	11 600	14 800	+30 %
	PL	2 600	2 400	-10 %
RD1 – RD16	TV	11 300	12 500	+10 %
	PL	2 600	2 200	-20 %
Est à aménager	TV	11 100	13 100	+20 %
	PL	2 600	2 300	-10 %
Est à 2 × 2 voies	TV	11 300	13 800	+20 %
	PL	2 700	2 700	+0 %

L'aménagement de la RN164 au niveau de la section Plémet – La lande a pour conséquence une augmentation des trafics tous véhicules de 10 à 30 % suivant les sections considérées, en comparaison avec l'option de référence. Ainsi, sur la section Ouest – RD1, l'augmentation du trafic est de 3.200 véh/j par exemple.

Référence 2035 sans écotaxe PL (Tout à 2x2 voies sauf Plemet)



b) Les effets sur les autres modes de transports

Les transports en commun au même titre que les VL et les PL pourraient bénéficier de l'aménagement de la RN 164.

Pour le trafic ferroviaire, quel que soit le parti d'aménagement retenu, les impacts de l'aménagement de la déviation de Plémet sur ce mode de transport seront quasi-inexistants. Le gain de temps amené par l'aménagement ne permettra pas de compenser les différences importantes de temps entre ces deux modes de transport.

La route et l'avion ne sont pas ici des modes concurrentiels. Aussi, d'un point de vue des transferts modaux, il est fort probable que la nouvelle infrastructure routière aura peu d'incidence majeure sur le report des trafics routiers vers les autres modes de transport.

c) Les effets sur les activités agricoles

Comme observé dans l'analyse de l'activité agricole pour la zone de proximité, l'agriculture tient une place importante au sein de l'économie du territoire.

L'agriculture est orientée vers l'élevage bovin, laitier et l'élevage hors-sol.

Ainsi, à proximité de la zone d'influence du projet, on trouve des parcelles cultivées pour l'essentiel mais peu de produits à haute valeur ajoutée.

Le tracé aura des impacts directs :

- Perte de surfaces agricoles par emprise de la route. Le choix d'un aménagement sur place permet toutefois de limiter cet impact.
→ Cette perte est estimée 21.25 ha pour l'emprise du projet.
- Transformation des conditions de circulations.
- Modification des structures agricoles des exploitations touchées par l'emprise du projet.
- Nécessité de modifier les plans d'épandage pour les exploitations directement touchées.

Toutefois, la mise à 2x2 voies aura également des effets induits bénéfiques pour l'activité agricole :

- Meilleures conditions d'approvisionnement, notamment pour les produits alimentaires particulièrement sensibles à la qualité du réseau routier (sécurité, rapidité).
- Diminution du risque d'accident mettant en cause les engins agricoles.

d) Les effets sur les zones d'activités et l'activité industrielle

Sans pouvoir maîtriser les évolutions des marchés économiques, l'aménagement de la RN164 devrait conduire à :

- une amélioration du fonctionnement des établissements situés dans la zone d'étude de proximité,
- une meilleure considération des entreprises face à d'éventuels investisseurs,
- une extension de l'aire d'influence des entreprises.
- de faciliter l'acheminement des marchandises (les entreprises de transport privilégient de travailler dans les secteurs desservis par une 2x2),
- des gains de temps,
- d'accompagner les projets de développement,
- de faciliter la recherche de main d'œuvre en améliorant les dessertes locales et en diminuant les temps de parcours,
- donner de la valeur aux entreprises de la zone d'étude,
- d'accroître la main d'œuvre présente en cas d'intempérie,
- de sécuriser les trajets domicile/travail.

Le positionnement de l'échangeur Ouest offrant un accès direct à la zone d'activités du Ridor sera également un plus pour les activités déjà présentes tout en facilitant l'installation de nouvelles.

e) Les effets sur le tourisme

Le tourisme vert, en plein essor pourrait également bénéficier de la mobilité des touristes et ainsi renforcer la fréquentation des sites majeurs.

f) Les effets sur les activités de service et de commerce

S'agissant en grande partie d'un aménagement de l'existant, l'aménagement n'aura que peu d'effets sur ce secteur.

Toutefois, Le positionnement de l'échangeur Ouest offrant un accès direct au restaurant l'Escale permettra d'assurer la pérennité de son activité.

3.4.1.6 Les effets environnementaux

L'étude d'impact réalisée a développé de manière exhaustive les effets associés à cette thématique y compris les effets en phase travaux et exploitations. Aussi, ne sont reprises ici, que les principales conclusions.

a) Sur le milieu physique

Le projet permettra :

- Une maîtrise des débits issus de la chaussée (remise aux normes par rapport aux conditions actuelles)
- Amélioration du fonctionnement hydraulique du secteur après réalisation de l'aménagement
- Une gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassins de rétention

b) Sur le milieu naturel

Sur le plan environnemental, l'option de projet aura des impacts :

- Suppression de zones humides (bas-fonds boisés et prairies essentiellement) à hauteur de 1,47 ha
- Coupures dans les continuités écologiques, dont un corridor régional identifié au SRCE (vallée du Ninian) : Faune terrestre (petits et grands mammifères), faune semi-aquatique et faune piscicole.
- Augmentation du risque de collision au passage de la route pour la faune terrestre et volante (augmentation de la largeur de voirie et des vitesses)
- Destruction partielle d'habitats exploités par des espèces protégées (mares/fossés à amphibiens, fourrés exploités par 5/7 couples de linotte mélodieuse et 1/2 couples de bruant jaune) et haie/lisières boisées exploitées par les chauves-souris.

Ces impacts font l'objet de mesures de compensation.

c) La gestion des risques

Quel que soit l'option de projet choisie, la réalisation du projet permettra une mise aux normes de l'ensemble des ouvrages hydrauliques qui pourront alors résorber les crues centennales.

d) Le cadre de vie

La mise à 2x2 voies de la RN164 entraîne une modification de la contribution sonore du projet.

Les seuils réglementaires sont dépassés :

- Bos Josselin => 3 habitations
- Le Meur => 2 habitations
- La Ville Moisan => 2 habitations
- RD1 Ouest => 2 habitations
- RD1 centre de Plémet => 3 habitations
- Centre de rééducation => 1 bâtiment de santé et 2 habitations
- La Poterie => 2 habitations
- Bodiffé => 7 habitations
- Les Terres => 3 habitations
- Le Ridor => 1 habitation
- La Fourchette Nord RN164 => 3 habitations au droit de l'échangeur, 1 habitation au droit du raccordement sur l'existant et 1 habitation à l'est
- La Fourchette Sud RN164 => 2 habitations
- La Bréhaudière => 3 habitations
- Branro Nord => 2 habitations
- Branro Sud => 3 habitations

Pour ces habitations des protections sont proposées. Le principe suivant est retenu par le maître d'ouvrage :

- des protections à la source (merlon ou écran) sont mises en place à partir de 3 habitations à protéger ;
- des protections de façade sont proposées le cas échéant.

3.4.2 Les risques et les incertitudes

Les effets d'un projet sont toujours affectés de risques et d'incertitudes.

Concernant la mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet, les risques et incertitudes sont résumés dans le tableau suivant :

Type	Risques et incertitudes
<i>Selon la nature</i>	
Technique	<ul style="list-style-type: none"> - Nature des sols rencontrés : impact sur l'équilibre déblais/remblais et le coût du projet. - Phasage de chantier avec les difficultés associées au doublement sur place (ouvrages d'art et hydrauliques et suppression des accès directs notamment) → impact sur durée de chantier, gêne à l'utilisateur, coût du projet
Naturel	<ul style="list-style-type: none"> - Comportement des espèces et notamment celles protégées,
Socio-Politique	<ul style="list-style-type: none"> - Le financement / la programmation discontinue des crédits dans un contexte économique non favorable aux dotations importantes de crédits routiers : impact sur les délais de réalisation, la multiplication des phases chantiers, le coût global - fragilité des procédures dans un contexte environnemental très évolutif
<i>Selon le contrôle du maître d'ouvrage</i>	
Sous contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Coût d'investissement du projet (partiellement)
Hors contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution des connaissances scientifiques
<i>Selon la possibilité de contrôle par l'évaluateur</i>	
Sous contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Paramètre d'un modèle de trafic
Hors contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Croissance du PIB, évolution du coût de l'énergie - Evolution d'autres politiques (agricoles, industrielles..) modifiant le contexte du projet.

3.5 L'analyse monétarisés

3.5.1 Introduction

Le calcul socio-économique permet d'évaluer l'intérêt d'un projet pour la collectivité. La méthode mise en œuvre pour l'aménagement à 2 x 2 voies de la section Plémet – La Lande aux chiens sur la RN164 est celle de l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 et de la note technique de la DGITM1 relative à l'évaluation des projets de transport datant du 27 juin 2014. Les valeurs tutélaires utilisées pour le calcul sont issues de l'instruction cadre de 2014.

L'analyse monétarisée d'un projet consiste à en établir la balance des avantages et des inconvénients, appelée aussi « bilan socio-économique » ou « analyse coûts-avantages ». Ce bilan agrégé rend compte de la valeur actualisée nette socio-économique pour la collectivité nationale. Les flux « monétarisés » sont calculés en différentiel entre l'option de projet et l'option de référence.

Suite à la levée du point d'arrêt par la DIT le 23 mars 2016 et à la modification de la variante retenue et de son coût plafond, le calcul de rentabilité socio-économique doit être mis à jour. C'est l'objet de ce rapport actualisé qui suit la même trame générale que le premier rapport.

3.5.2 Objectifs et modalités de d'établissement du calcul socio-économique

3.5.2.1 Définition, principes généraux et documents de référence

a) Définition et principes généraux

L'analyse « monétarisée » d'un projet consiste à établir un bilan des coûts et des avantages directs ou indirects suscités par le projet pour la collectivité considérée dans son ensemble. Il s'agit de mettre en balance les dépenses monétaires de construction et d'exploitation du projet avec les externalités positives ou négatives qu'il suscitera pour les usagers, les riverains ou d'autres tiers pendant l'ensemble de sa durée d'évaluation.

Les externalités prises en compte dans le calcul (gains de temps, accidents évités, exposition réduite à la pollution, au bruit, etc.) qui sont par nature non marchandes, se voient attribuer une valeur monétaire, dite « valeur de référence », pour permettre un calcul agrégé sous forme d'indicateurs monétaires de l'intérêt d'un projet pour la collectivité.

Le calcul économique préconisé intègre la prise en compte de nombreux effets, parmi lesquels :

- gains de temps et éventuellement de confort pour les usagers,
- coût d'utilisation des véhicules et des infrastructures pour les usagers (carburants, dépréciation du véhicule),

- coût d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure pour la collectivité,
- gains liés à la sécurité des déplacements,
- exposition des riverains à la pollution atmosphérique et au bruit,
- évolution des gaz à effet de serre.

La durée de l'évaluation s'étend jusqu'à 2070 ; à cette échéance, l'évaluation prend en compte une valeur résiduelle correspondant à la valeur des actifs de la collectivité.

L'évaluation socio-économique est réalisée en euros constants (euros 2010).

Les prix courants sont les prix tels qu'ils sont indiqués à une période donnée. Ils sont dits en « valeur nominale ». Les prix constants sont les prix en valeur réelle, c'est-à-dire corrigés de la variation des prix par rapport à une donnée de base ou de référence. On parle également de valeur (ou de prix) à pouvoir d'achat constant.

Ainsi, les valeurs monétaires qui figurent dans un bilan socio-économique ne tiennent pas compte de l'inflation au cours du temps (l'effet prix) : elles sont données en euros constants qui reflètent uniquement l'effet volume.

Pour ramener des valeurs courantes en valeurs constantes, un index d'inflation est utilisé, avec par exemple :

- l'indice des prix à la consommation pour les biens marchands consommés par les ménages (cet indice est disponible sur le site de l'INSEE),
- l'évolution du PIB pour la valeur du temps de transport de marchandises.

Dans le calcul socio-économique, les grandeurs monétaires sont exprimées en euro 2010 car c'est la même unité que les valeurs tutélaires.

Exemple : Si un bien passe de 2€ à 2,40€ pendant l'année 2007 et si durant cette même année l'indice des prix à la consommation passe de 100 à 105, alors l'augmentation réelle du bien à pouvoir d'achat constant (donc en euros constants) est de 28 centimes. ($2,40\text{€}/105 \times 100 = 2,28\text{€}$).

b) Documents de référence

Les documents suivants ont servi de référence pour établir le présent bilan socio-économique :

- l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 et la note technique du 27 juin 2014 relatives à l'évaluation des projets de transport visant à appliquer les dispositions prévues aux articles L1511-1 à L1511-6 du code des transports et à l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012, et de constituer les éléments d'évaluation au sens de l'article 2-III du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 ;
- le cahier outil du référentiel d'évaluation des projets de transports dans sa version du 1^{er} octobre 2014 ;
- l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007 ;
- la mise à jour de l'instruction cadre de 2004, diffusée le 27 mai 2005.

3.5.2.2 Les valeurs tutélaires

Les hypothèses relatives à la valorisation des effets indirects ou non marchands (valeur du temps des voyageurs, sécurité, coût de la pollution atmosphérique, coût du CO₂, coût du bruit, etc.) et des effets marchands (valeur du temps poids-lourds, frais de fonctionnement des véhicules) sont les valeurs officielles françaises, tirées des **fiches outils du référentiel d'évaluation des projets de transports – version du 1er octobre 2014** et de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007.

a) Les valeurs du temps

Les fiches outils en vigueur fixent les valeurs unitaires des valeurs du temps, exprimées en euros 2010. Pour les VL, la valeur du temps augmente avec la distance parcourue de la façon suivante, dans le calculateur socio-économique :

Distance	Valeur du temps par passager
Moins de 20 km	7,9
Entre 20 et 80 km	$0,09*d+6,1$
Entre 80 et 400 km	$0,006*d+12,8$
Plus de 400 km	15,2

Ces données de valeurs du temps sont ensuite couplées aux données de taux d'occupation des véhicules afin d'obtenir les valeurs du temps par véhicule. Le tableau ci-dessous détaille le processus d'obtention de ces valeurs du temps :

Distance	Valeur du temps par passager	Taux d'occupation des véhicules	Valeur du temps par véhicule
Moins de 20 km	7,9	1,22	9,64
Entre 20 et 50 km	$0,09*d+6,1$	1,5	$0,135*d+9,15$
Entre 50 et 80 km	$0,09*d+6,1$	1,72	$0,155*d+10,5$
Entre 80 et 200 km	$0,006*d+12,8$	1,72	$0,0103*d+22$
Entre 200 et 400 km	$0,006*d+12,8$	2,29	$0,0137*d+29,3$
Entre 400 et 1000 km	15,2	2,18	33,14
Plus de 1000 km	15,2	2,92	44,38

Pour les PL, on considère que la valeur du temps des transporteurs est constante en euros constants et égale à 37,20 €2010/PL/h.

b) Sécurité

Les fiches outils en vigueur fixent les valeurs de l'insécurité selon la nouvelle terminologie ONISR³, exprimées en euros de 2010 :

- tué : 3 000 000 €,
- blessé hospitalisé : 375 000 €,
- blessé léger : 15 000 €.

Les valeurs de l'insécurité évoluent dans le temps comme le PIB par habitant.

Les taux d'insécurité routière pris en compte sont les suivants, conformément aux prescriptions des fiches outils :

Route	Nombre d'accidents pour 10 ⁸ véh.km	Tués pour 100 accidents	Blessés graves pour 100 accidents	Blessés légers pour 100 accidents
2 voies, 3 voies, 4 voies de 14 m	4,77	26,91	89,33	26,95
2 x 2 (carrefour plan)	5,5	13,20	27,10	115,70
Route express	1,86	17,36	71,00	51,42
Autoroute 2 x 2	1,6	11,18	68,23	57,80
VRU 2 x 2	8,37	3,26	27,47	105,29
Autoroute concédée 2 x 3 et 2 x 4	1,91	9,44	66,53	60,57
VRU 2 x 3 et 2 x 4	7,76	2,91	28,32	104,60

Dans cette dénomination, la RN164 sera considérée comme une route express.

c) Pollution atmosphérique

Pour la présente étude, nous retenons les valeurs **en urbain diffus** (densité comprise entre 37 et 450 habitants /km²) préconisées par les fiches outils (en euros de 2010) pour internaliser la pollution :

- 1,30 € / 100 veh.km pour les VL ;
- 9,4 € / 100 veh.km pour les PL.

Les instructions cadres indiquent également que l'évolution dans le temps de ces coûts unitaires résulte elle-même de la combinaison de deux évolutions :

- celle du PIB par habitant,
- celles des émissions polluantes : il est fait l'hypothèse que, grâce aux progrès techniques, les quantités d'émissions polluantes par véh.km diminueront, sur la période 2010 – 2020, de – 6 % par an pour tous les véhicules.

d) - Effet de serre – CO2

Le coût de la tonne de CO2 est, en valeur 2010, de :

- 32 € en 2010,

- 100 € en 2030.

Au-delà de 2030, la valeur de la tonne de CO2 croît selon le taux d'actualisation retenu.

Le calcul a été effectué conformément à la fiche outil, en prenant en compte les valeurs des facteurs d'émission.

e) Bruit

Nous avons retenu les valeurs suivantes en euros 2010 en 2010 pour 1 000 véh.km en peuplement semi-urbain dense avec un trafic routier peu dense (trafic <80% capacité de la voie).

Type d'infrastructure	Coûts moyens VL	Coûts moyens PL
Autoroute	2,0	7,8
Route nationale ou départementale	3,3	23,4
Voirie Communale	16,9	168,6

Ces valeurs croissent comme le PIB par habitant.

f) Effets Amont-Aval

Les valeurs des effets amont-aval tiennent compte des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre lors de la production et de la distribution d'énergie.

Transport routier	Valeurs des émissions atmosphériques des procédés amont (€2010 pour 100 véh/km)
Véhicule Particulier	0.90
Poids-lourds	2.96

g) Coût d'usage des véhicules routiers

Les frais de fonctionnement retenus correspondent à un coût supporté par les usagers, c'est-à-dire TTC pour les VL et hors TVA pour le PL, ces derniers la récupérant. Les fiches outils dans leur version du 1er octobre 2014 préconisent les valeurs suivantes (en euros 2010) :

Entretien courant, pneumatiques, lubrifiants	
VL	0,089 €/véh.km
Dont TVA	0,015
PL	0,153 €/véh.km
Dépréciation du véhicule	
VL	0,013 €/véh.km
Dont TVA	0,002
PL	-
Carburant	
VL	1,345 €/litre
Dont TICPE ¹	0,482
Dont TVA	0,224
PL	1,3 €/litre
Dont TICPE	0,428

Le parc automobile est supposé être constitué à 72 % de véhicules diesel et à 28 % de véhicules essence.

h) Malus d'inconfort

L'analyse socio-économique se fonde sur les valeurs du malus d'inconfort préconisées dans l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, du 23 mai 2007, à savoir :

- 0,069 €₂₀₁₀ x véh x km pour les routes ordinaires de 7 m,
- 0,041 €₂₀₁₀ x véh x km pour les routes express de 7 m,
- 0,029 €₂₀₁₀ x véh x km pour les artères interurbaines,
- 0,009 €₂₀₁₀ x véh x km pour les voies express à 2 x 2,
- 0,000 €₂₀₁₀ x véh x km pour les autoroutes et voies assimilées.

Seuls les VL sont concernés par ce calcul.

3.5.2.3 Les notions de bilan par acteur et de bilan pour la collectivité

a) Le bilan par acteur

Les différents groupes d'acteurs impactés par le projet sont les suivants :

- les usagers du mode de transport : routier, dans le cadre du présent projet,
- la Puissance Publique : l'État et les Collectivités Territoriales,
- les riverains, qui supportent les effets externes du projet (bruit, pollution, etc.).

b) Le bilan pour la collectivité

Le bilan pour la collectivité est la somme des résultats des bilans par acteurs. On notera que dans cette sommation, plusieurs termes constitutifs des bilans par acteur vont se neutraliser, s'agissant seulement de transfert entre différents groupes d'acteurs. À titre d'exemple : la TVA correspondant à l'achat du carburant (gain pour la puissance publique) correspond également à une dépense dans le bilan des usagers.

Au total, le bilan socio-économique pour la collectivité comporte essentiellement les postes suivants :

- le montant des investissements (infrastructures et équipements),
- les charges d'entretien et de fonctionnement de l'infrastructure,
- les gains de temps et de disponibilité de l'infrastructure pour les usagers (anciens et nouveaux) du mode routier,
- la valorisation de la diminution des accidents de la route,
- la valorisation de la réduction des impacts liés à la pollution atmosphérique,
- les gains de carburant,
- la valeur résiduelle.

3.5.2.4 Les indicateurs du bilan socio-économique

a) Le bénéfice actualisé pour la collectivité ou valeur actuelle nette pour la collectivité (VAN-SE)

La VAN-SE est « par définition la différence entre les avantages et les coûts de toutes natures » induits par l'opération, actualisés à une même année commune. Ces avantages et ces coûts actualisés sont calculés par différence entre la situation de projet et la situation de référence.

« La VAN-SE permet d'apprécier l'intérêt d'un projet pour la collectivité au regard du calcul socio-économique : faire ou ne pas faire, faire maintenant ou faire plus tard. Elle éclaire également le choix entre variantes ou projets alternatifs. **Pour la collectivité, la VAN-SE est le meilleur critère pour choisir ou refuser un investissement.** ».

b) Le bénéfice actualisé par euro investi (VAN-SE par euro investi)

La VAN SE par euro investi est le rapport entre la VAN SE et le montant actualisé de l'investissement (hors taxes). Cet indicateur exprime l'effet de levier de l'investissement sur l'économie. Plus la VAN SE par euro investi augmente, plus l'investissement est bénéfique pour la collectivité.

c) Le bénéfice actualisé par euro public dépensé (VAN-SE par euro public dépensé)

La VAN SE par euro public dépensé est le rapport entre la VAN SE et le coût actualisé net pour les finances publiques du projet sur la durée d'évaluation (dépenses d'investissement, d'exploitation et de maintenance).

Il permet de prendre en compte la contrainte de financement. En effet, plus la contrainte sur les ressources est forte, plus les financements auront tendance à être orientés vers des projets pour lesquels chaque euro investi rapporte le plus à la collectivité.

d) Le taux de rentabilité interne

Le taux de rentabilité interne (TRI) correspond au taux d'actualisation qui annule la VAN SE. Les premières années, les flux sont forcément négatifs, car ils correspondent aux coûts d'investissement. À partir de la mise en service, les avantages deviennent en principe positifs, car les bénéfices sont supérieurs aux coûts d'exploitation.

Il permet d'apprécier l'utilité du projet sans référence à un taux d'actualisation et de comparer ses avantages relatifs, immédiats ou futurs.

De manière pratique, un projet peut être considéré comme intéressant pour la collectivité si le taux de rentabilité interne (TRI socio-économique) est supérieur au taux d'actualisation défini par le Commissariat général du Plan qui est actuellement de 4%. Pour les projets sensibles au risque macro-économique, il est pris un taux d'actualisation de 4,5 %.

Pour le calcul de ces indicateurs, le coût d'opportunité des fonds publics (**COFP**) sera pris en compte. Ce coût traduit la distorsion engendrée dans l'économie suite à la dépense publique nette supplémentaire engendrée par la réalisation du projet (ex : subvention publique). Ce coefficient multiplicateur appréhende la perte de bénéfices pour la collectivité provoquée par les variations des prélèvements fiscaux nécessités par le financement public du projet. En pratique, le COFP a une valeur de 1,2.

La VAN-SE est calculée avec un système d'actualisation intégrant le risque systémique du projet. Le risque systémique reflète la sensibilité de la VAN-SE au scénario d'évolution du PIB retenu sur la durée

d'évaluation. L'actualisation est la méthode utilisée pour ramener à une date unique des grandeurs monétaires ou « monétarisées » qui s'échelonnent dans le temps. Un **taux d'actualisation** est donc utilisé pour traduire la préférence pure pour le présent, c'est-à-dire à un bien être immédiat par rapport à un bien être futur identique. Il traduit également l'effet de richesse qui, via une anticipation de la croissance économique, conduit à accorder dans le futur moins de valeur à un gain actuel et l'effet de précaution qui prend en compte l'incertitude sur la croissance future à travers une hypothèse sur l'aversion au risque.

Pour analyser l'influence du risque systémique sur le projet, la méthode suivante sera utilisée :

- calculer la VAN-SE du projet avec un taux d'actualisation de 4 %,
- calculer la VAN-SE dite « stressée » (c'est-à-dire avec une croissance du PIB de 0 %),
- Si la VAN-SE stressée est négative ou inférieure à 80 % de la VAN-SE, le projet est présumé vulnérable aux risques systémiques et les indicateurs socio-économiques et les tests de sensibilité doivent être réalisés et présentés en considérant un taux d'actualisation de 4,5 %.

e) La date optimale de mise en service

La date optimale de mise en service d'un projet est la date de mise en service pour laquelle la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est maximale. Pour déterminer cette date, on compare la VAN-SE calculée avec différentes années de mise en service. Pour les comparaisons, tous les calculs doivent être effectués à une même année d'actualisation et à horizon d'évaluation identique.

3.5.3 Hypothèse de projet de Plémet

3.5.3.1 Perspectives d'évolution : le scénario et l'option de référence

Le scénario de référence correspond à la réunion des hypothèses exogènes au projet de transport et jugées les plus probables par le maître d'ouvrage, relatives au contexte d'évolution future, sur la durée de projection de l'évaluation. Ces hypothèses portent sur le cadre économique, social et environnemental et sur les aménagements (réseaux de transport, localisation des habitats et des activités) indépendants du projet étudié.

L'option de référence correspond aux investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué, dans le cas où celui-ci ne serait pas réalisé. Ces investissements peuvent concerner les infrastructures ou les services de transport.

3.5.3.2 Données économiques du cadrage national

Le contexte macro-économique est une donnée importante dans les études d'évaluation socio-économique. Il constitue un des déterminants de la demande de transport et influe sur l'évolution des prix relatifs. Il intervient également dans l'évolution de différentes valeurs de référence (valeur du temps, de la vie humaine, etc.) utilisées lors de l'analyse coûts avantages, car la plupart de ces valeurs évolue avec des élasticité spécifiques proportionnellement au PIB.

Les hypothèses de croissance macro-économique retenues pour chaque période considérée sont présentées dans le tableau ci-après :

	2002 - 2025	2025 - 2050	2050 et +
PIB ¹	1,9 %	1,5 %	0 %
CFM ² par tête	1,4 %	1,3 %	0 %

3.5.3.3 Hypothèses d'évolution des trafics

L'étude de trafic s'appuie sur un modèle calé à l'année 2011 et validé sur des données recueillies en 2010 – 2011.

L'hypothèse de croissance retenue est l'hypothèse moyenne de l'instruction provisoire du 23 mai 2007 en vigueur, à savoir, pour un PIB de 1,9 %:

- VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- VL> à 20 km =2.10 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- PL =1.50 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

	PIB 1.5% (bas)			PIB 1.9% (moyen)			PIB 2.3% (haut)		
	VL<20 km	VL>20 km	PL	VL<20 km	VL>20 km	PL	VL<20 km	VL>20 km	PL
évolution basse	1.25 %	1.0 %	0.9 %	1.25 %	1.6 %	1.2 %	1.25 %	2.1 %	2.1 %
évolution moyenne	1.25 %	1.4 %	1.1 %	1.25 %	2.1 %	1.5 %	1.25 %	2.7 %	2.5 %
évolution haute	1.25 %	1.8 %	1.4 %	1.25 %	2.5 %	1.8 %	1.25 %	3.2 %	2.8 %

Il n'est pas pris en compte d'éco-taxe poids-lourds.

3.5.3.4 Hypothèse d'évolution du réseau routier

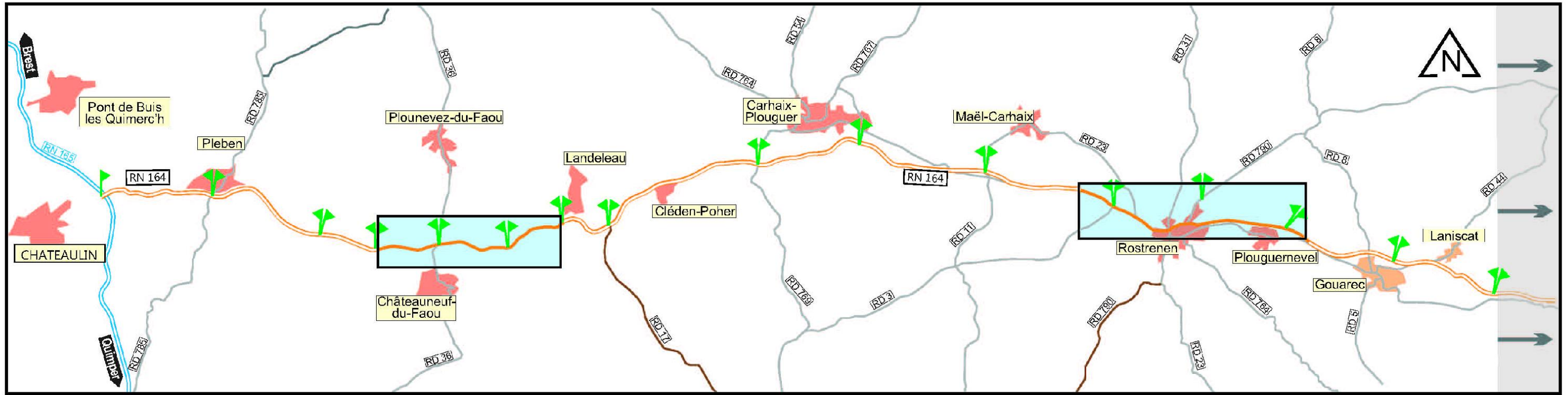
Le scénario de référence correspond à l'évolution au fil de l'eau du réseau routier intégrant les « coups partis » d'aménagement de la RN164, mais également l'aménagement à 2x2 voies de toutes les sections de la RN164 :

- Merdrignac (La Croix du Taloir – Merdrignac et Merdrignac – Les Trois Moineaux),
- Mûr de Bretagne (Caurel – Colmain),
- Rostrenen (section Loméven – Plouguernevel),
- Châteauneuf-du-Faou,

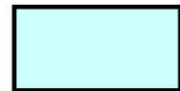
à l'exception de la section de Plémet – La lande aux chiens.

Le réseau de référence comprend les projets suivants :

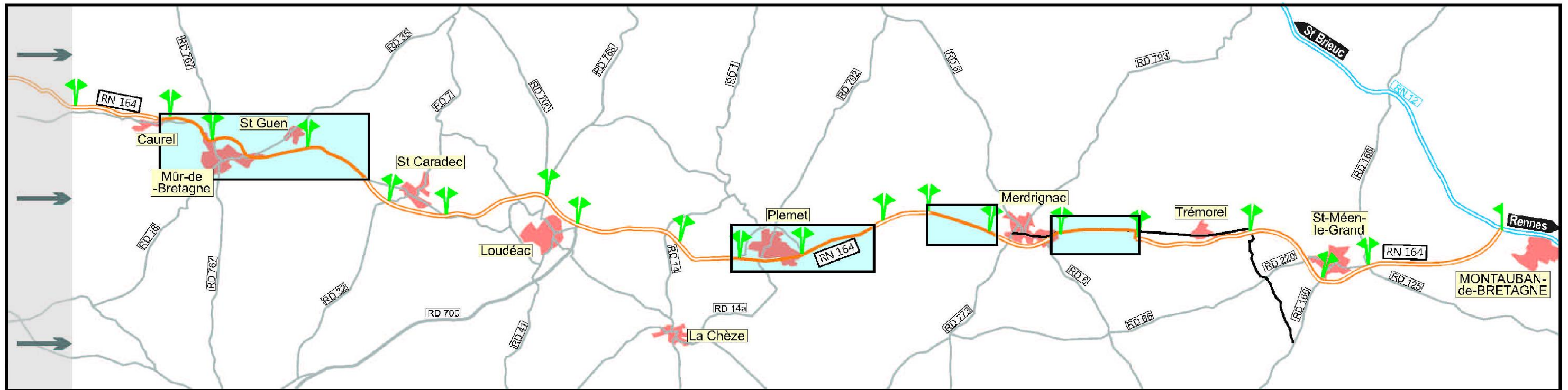
- RN164 déviation de Gouarec (mis en service en 2012),
- RN164 déviation de Loudéac (mis en service en 2015),
- RN164 déviation de Saint Méen (mis en service en 2016),
- RN12 rocade de Saint Briec (mis en service en 202



— RN 164



Section Non aménagée à 2x2 voies

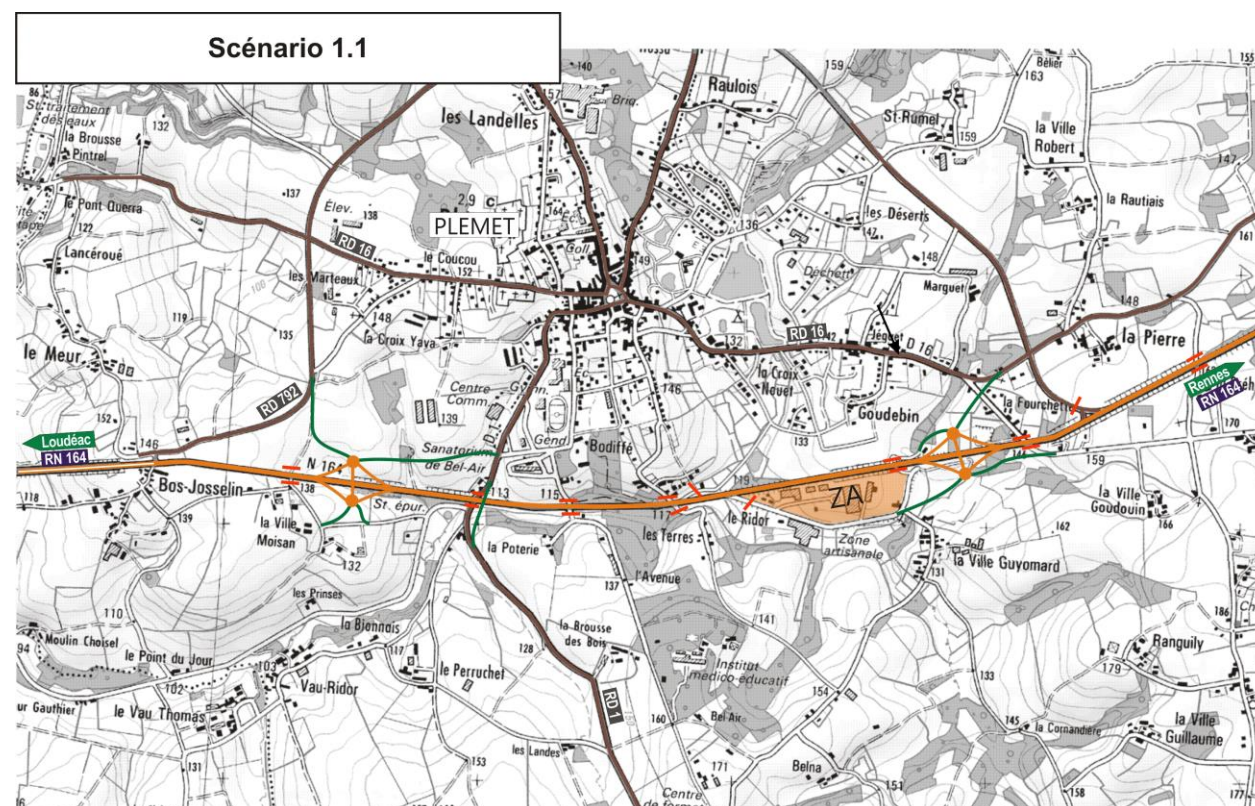


3.5.3.56 - Option de projet

La mise en service du projet d'aménagement à 2 × 2 voies de la RN164 sur la section de Plémet est prévue **en 2022**, après une durée de chantier de 4 ans.

a) Evolution du réseau routier

L'option de projet correspond à l'aménagement de la variante préférentielle pour la section Plémet – La lande aux chiens. Cette option porte sur un aménagement sur place (scénario 1-1), avec la création d'un échangeur Ouest (RD1) et d'un échangeur Est (RD16).



b) Les coûts d'investissement et d'entretien

Coût d'investissement

Le coût d'investissement recouvre :

- Le coût de **l'investissement initial** permettant la mise en service de l'infrastructure. Il se compose du coût des études (incluant les missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage), des acquisitions foncières (dont celles pour la mise en œuvre des mesures compensatoires) et des travaux.

Le coût est estimé à 42,25 millions d'euros 2015 (TTC), soit à 33 millions d'euros HT en euros 2010.

- Le coût des **grosses réparations** sera calculé sur la base des ratios indiqués dans les fiches outils dans leur version du 1er octobre 2014, à savoir :

➤ pour les Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT) à 2 × 2 voies : 10 700 €₂₀₁₀/km.

c) Coûts d'entretien et d'exploitation

Les **coûts d'entretien et d'exploitation** seront calculés sur la base des ratios indiqués dans les fiches outils dans leur version du 1er octobre 2014, à savoir :

- pour l'entretien courant des Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT) à 2 × 2 voies :

➤ 4 300 €₂₀₁₀/km,

- pour la viabilité hivernale H1-H2 des Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT) à 2 × 2 voies :

➤ 1 300 €₂₀₁₀/km.

3.5.4 Avantages économiques et indicateurs de rentabilité

Les résultats sont obtenus à l'aide du logiciel Scilab. Le calculateur socio-économique développé par la DTecITM du Cerema applique le référentiel d'évaluation du 1er octobre 2014, avec ses valeurs tutélaires obligatoires et les valeurs de référence entrées par défaut dans le programme de calcul. Le calculateur socio-économique est adapté aux modèles de trafic routiers monomodaux uniquement, les autres modes de transport ne sont pas intégrés pour le moment. Les sources de données du calcul sont :

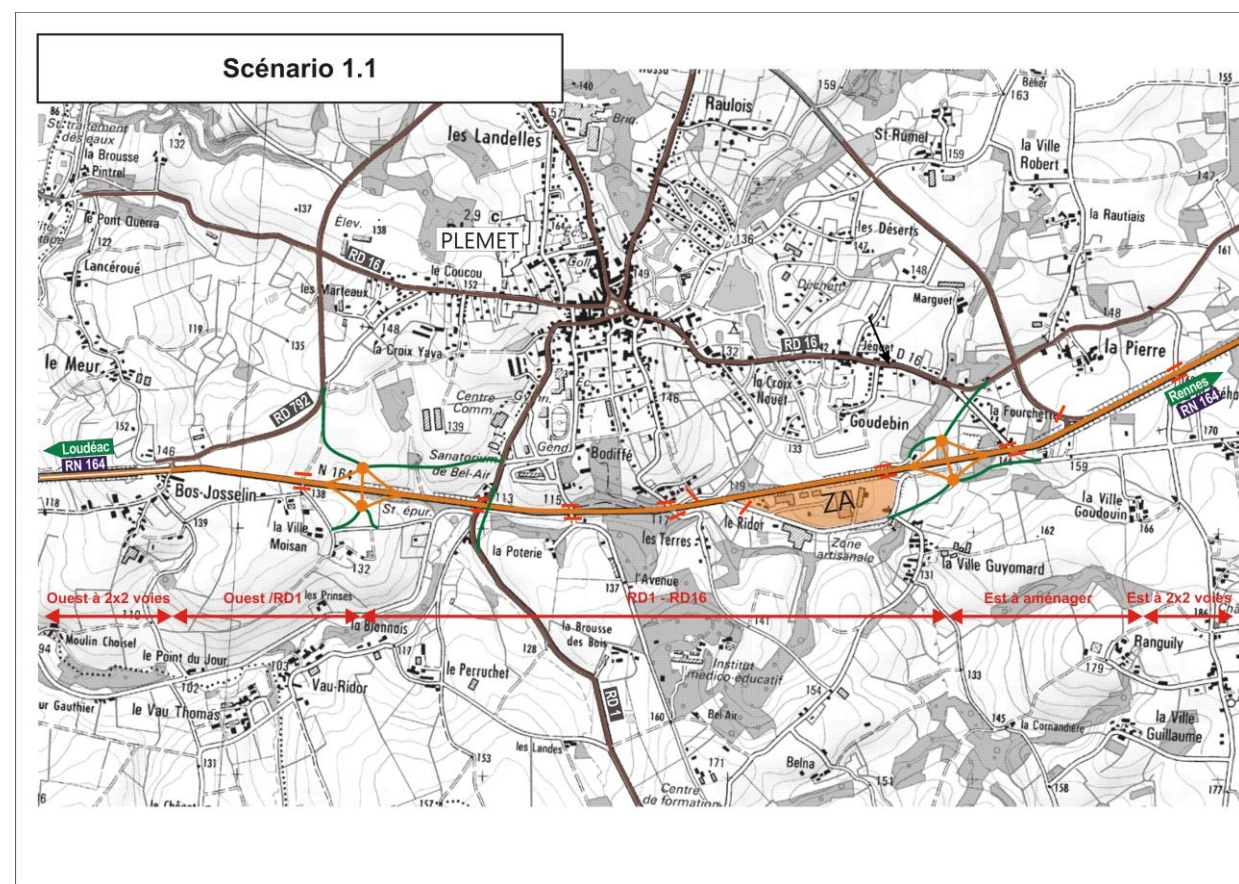
- les valeurs tutélaires du référentiel d'évaluation,
- pour les valeurs variant selon le type de voie, les données sont tirées des tables VDF,
- un fichier décrivant le réseau,
- des fichiers de données de trafic, temps de parcours, péages par année d'affectation, par arc et par origine destination.

Les données de trafic utilisées sont issues des modélisations réalisées par le Cerema. Les données annuelles relatives au temps des parcours (VP.h et PL.h) et aux distances parcourues (VP.km et PL.km) ont été calculées pour l'option de référence et l'option de projet

3.5.4.1 Résultats pour l'option de référence et l'option de projet.

- Référence : aménagement à 2 × 2 voies de toutes les sections de la RN164, à l'exception de la section de Plémet – La lande aux chiens,
- Projet : aménagement de la section de Plémet – RN164,
- Coût du projet : 42,25 M€ TTC en euros 2015,
- Hypothèses de croissance du trafic pour un PIB à 1,9 % (évolution moyenne).

a) Rappel de l'étude de trafic



Les tableaux de synthèse ci-dessous détaillent les trafics journaliers prévisionnels arrondis à la centaine pour l'option de référence et l'option projet, à la fois pour le trafic tous véhicules, et pour les trafics poids-lourds.

Horizon 2035		Option de référence	Option projet	Ecart projet / Référence
Ouest à 2 × 2 voies	TV	13 100	15 400	+20 %
	PL	2 700	2 800	+5 %
Ouest – RD1	TV	11 600	14 800	+30 %
	PL	2 600	2 400	-10 %
RD1 – RD16	TV	11 300	12 500	+10 %
	PL	2 600	2 200	-20 %
Est à aménager	TV	11 100	13 100	+20 %
	PL	2 600	2 300	-10 %
Est à 2 × 2 voies	TV	11 300	13 800	+20 %
	PL	2 700	2 700	+0 %

L'aménagement de la RN164 au niveau de la section Plémet – La lande a pour conséquence une augmentation des trafics tous véhicules de 10 à 30 % suivant les sections considérées, en comparaison avec l'option de référence. Ainsi, sur la section Ouest – RD1, l'augmentation du trafic est de 3.200 véh/j par exemple.

b) Les résultats du bilan pour la collectivité

Les indicateurs socio-économiques

Les indicateurs obtenus pour le projet d'aménagement de la section Plémet – RN164 avec un taux d'actualisation de 4 % sont présentés ci-dessous :

VAN SE (millions d'euros 2010)	79,4
VAN par euro investi	3,3
VAN par euro dépensé	3,22
Taux de rentabilité interne	10,27%
Date optimale de mise en service	2022

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

Afin de valider la robustesse de ces indicateurs face aux risques macro-économiques, on réalise un test de stress avec une hypothèse de croissance du PIB à 0 % (c'est-à-dire à PIB constant sur la durée de l'évaluation). On parle alors de VAN stressée.

La décomposition de la VAN-SE par type d'avantage

La VAN stressée obtenue est négative (-1,65 millions d'euros 2010) et est donc inférieure à 80 % de la VAN SE calculée avec une hypothèse de croissance du PIB de 1,9 % : le projet est considéré comme sensible au risque macro économique⁴.

De ce fait, on considérera dans la suite de l'étude, **un taux d'actualisation de 4,5 %, plutôt que 4 %, pour prendre en compte ce risque.**

Les indicateurs obtenus avec un taux d'actualisation de 4.5 % sont les suivants :

VAN SE (millions d'euros 2010)	57,3
VAN par euro investi	2,5
VAN par euro dépensé	2,4
Taux de rentabilité interne	10,16 %
Date optimale de mise en service	2022

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

Interprétation des résultats du calcul socio-économique :

Les résultats du calcul socio-économique avec prise en compte du risque macro-économique sont favorables au projet.

L'année prévue de mise en service est celle qui maximise les avantages conférés au projet.

Sur la durée de l'évaluation (jusqu'en 2070), les avantages actualisés cumulés conférés par le projet s'élèvent à 57,3 millions d'euros 2010. Ces avantages se traduisent par un taux de rentabilité interne supérieur au taux d'actualisation. Enfin, il apparaît qu'un euro investi rapporte 2,50 euros d'avantages à la collectivité.

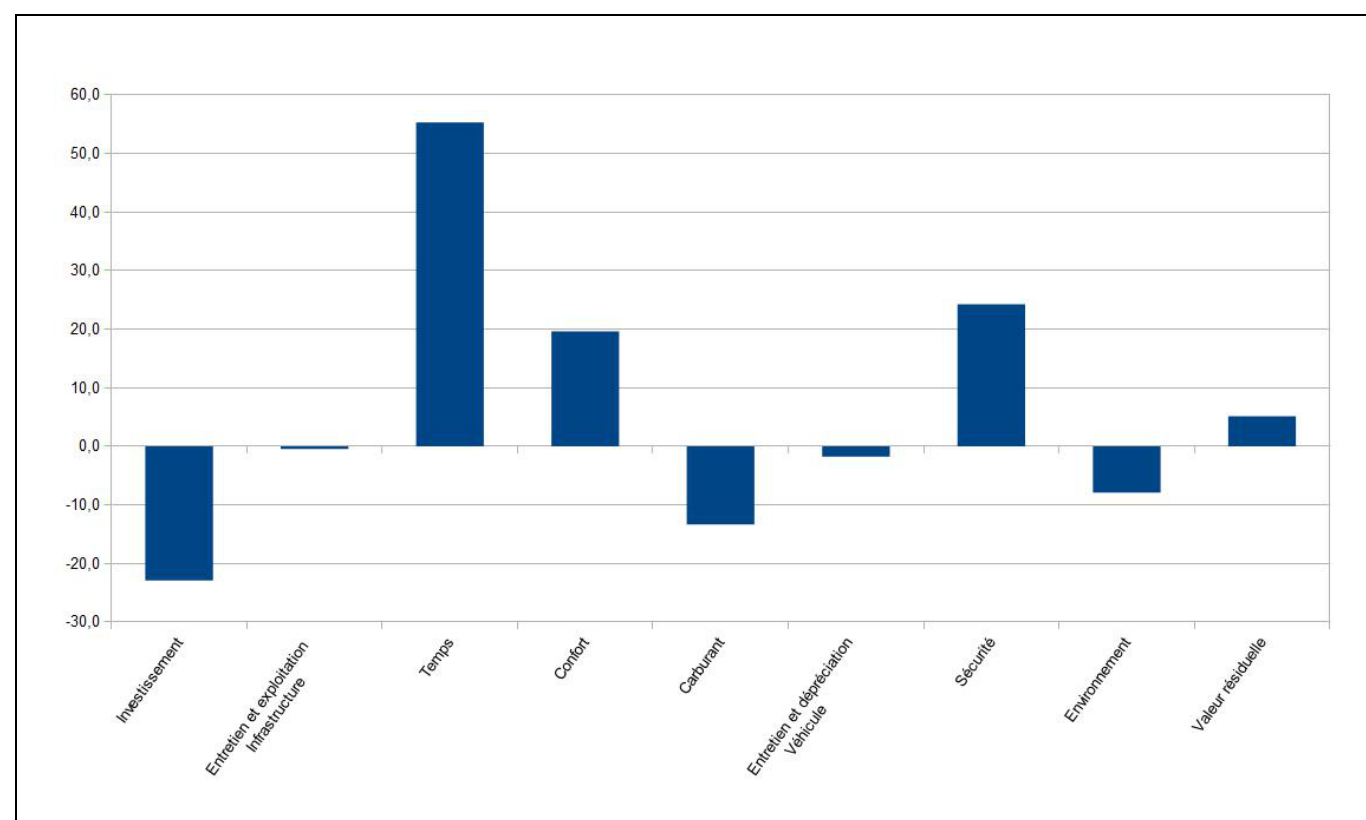
Le tableau ci-dessous donne la décomposition des coûts et des avantages par poste avant prise en compte du COFP :

Décomposition de la VAN SE (Millions d'euros 2010)	
Gains de temps	55.3
Gains de confort	19.6
Gains environnementaux	-7.9
Gains de sécurité	24.2
Avantages carburant	-13.3
Coûts entretien et dépréciation des véhicules	-1.8
Coûts d'investissement	-22.9
Coûts entretien et exploitation des infrastructures	-0.5
Valeur résiduelle ⁵	5.1
Total des Coûts Avantages sans COFP	57.8

⁵Valeur des actifs du projet pour la collectivité à la fin de la durée de projection de l'évaluation dans l'analyse socio-économique , c'est-à-dire 4.5. Elle est exprimée en millions d'euros 2010.

⁴ Selon le référentiel d'évaluation (2014), fiche méthode sur les risques

Le graphique ci-dessous donne une représentation des coûts et des avantages par poste (sans prise en compte du COFP) :



Le principal poste d'avantages correspond aux gains de temps conférés par le projet aux usagers, qui sont à mettre en relation avec le fait que le projet porte sur la réalisation d'une route express à 110 km/h au lieu d'une route à 90 km/h actuellement et entraîne des reports de trafic d'autres routes départementales et nationales.

Ensuite, viennent le gain sécurité et le gain confort, principalement liés au type de voie mis en service, une route à 2 x 2voies, de type express (route à chaussées séparées, fiabilité des temps de parcours, etc.).

Les augmentations de coût du carburant et de coûts environnementaux sont liées aux allongements de parcours et à l'augmentation de la limitation de vitesse de la RN164 au niveau de Plémet.

La décomposition de la VAN-SE par catégorie d'acteurs

➤ Pour la puissance publique

Le bilan pour la puissance publique prend en compte :

- le **coût d'investissement** (construction et grosses réparations),
- les **coûts d'entretien et d'exploitation** des infrastructures,
- Les **taxes versées par les usagers** : variation de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur la dépense transport des usagers VL (péages et frais de fonctionnement des véhicules), variation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour les VL ainsi que pour les PL,
- La monétarisation des effets sur la **sécurité**,
- La monétarisation des effets sur les **émissions de CO₂**

Coûts d'investissement	-22.9
Coûts d'entretien	-0.5
Coûts CO2	-9.6
Recettes TVA	4.9
Recettes TICPE ⁶	9.1
Recettes autres taxes Etat (IS, TAT, RD)	0
Recettes Taxes collectivités	0
Gains Sécurité	24.2
Total	5.2

Le bilan socio-économique est positif pour la puissance publique principalement grâce à l'amélioration de la sécurité routière et également aux recettes sur la TVA et la TICPE.

Les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure mis à part, seules les émissions de gaz à effet de serre (CO₂) constituent une source de perte de surplus du point de vue de la puissance publique. Cela peut s'expliquer par le fait que la mise à 2 x 2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet permettrait aux automobilistes de rouler plus vite que sur l'actuel RN164, ce qui engendre une augmentation des émissions de CO₂.

⁶ Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

Cela peut aussi s'expliquer par l'utilisation du coût de la tonne CO2 dans le calcul défini comme suit :

- 32 €2010 la tonne de CO2 en 2010. Cette valeur retenue par la Commission du Centre d'analyse stratégique présidée par Alain Quinet et reprise par le rapport du CGSP (2013) est cohérente avec la valeur précédemment préconisée dans le rapport du Commissariat général du Plan (2001), dit rapport « Boiteux 2 »,
- 100 €2010 la tonne de CO2 en 2030. Son niveau reflète la valeur estimée requise à ce stade pour respecter les engagements de la France et de l'Europe,
- au-delà de 2030, la valeur de la tonne de CO2 suit le taux d'actualisation sans risque sur la durée de projection de l'évaluation avec une élasticité de 1 par rapport au taux de croissance du PIB.

L'évolution du coût de la tonne de CO2 augmente donc dans le temps, ce qui peut amplifier le caractère négatif du surplus lié aux émissions de CO2.

➤ Pour les usagers

Le bilan pour les usagers prend en compte pour les usagers VL comme pour les PL :

- Les gains ou pertes de temps,
- Les gains de confort,
- La variation des coûts d'entretien et de dépréciation des véhicules,
- La variation des dépenses en carburant.

Décomposition de la VAN SE pour les usagers (Millions d'euros 2010)	
Gains de temps	
• VL	50,4
• PL	4,9
Gains de confort	
	19,6
Coûts d'entretien et de dépréciation	
• VL	-2,1
• PL	0
Coûts de carburant	
• VL	-25,87
• PL	-0,9
Gains de péage	
• VL	0,1
• PL	0,01
Total	46,1

Les avantages liés au projet pour les usagers sont les gains de temps de parcours et les gains de confort qui sont largement supérieurs aux coûts engendrés par les autres postes (entretien et dépréciation des véhicules, péages), à l'exception des dépenses de carburant.

➤ Pour les riverains

Le bilan pour les riverains prend en compte :

- Les effets monétarisés sur la **pollution de l'air**.
- Les effets monétarisés sur le **bruit**.
- Les effets monétarisés **amont/aval** (émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre lors de la production d'énergie et de sa distribution).

Décomposition de la VAN SE pour les riverains (Millions d'euros 2010)	
Amélioration de la qualité de l'air (pollution)	2,3
Diminution du bruit	-0,2
Pertes effets amont/aval	-0,3
Total	1,8

Le bilan pour les riverains est légèrement positif. La mise en service du projet améliore la qualité de l'air dans Plémet.

➤ Synthèse du bilan par acteur

Le tableau suivant récapitule la répartition des avantages selon les acteurs :

Acteurs	Bénéfices en millions d'euros 2010
Puissance Publique	5,2
Usagers	46,1
Riverains	1,8
Valeur Résiduelle	5,1

Les usagers sont les principaux bénéficiaires de l'infrastructure grâce aux gains de temps et de confort conférés par le projet.

3.5.4.2 - Tests de sensibilité

Des risques et incertitudes à prendre en compte dans l'analyse « monétarisée » peuvent être :

- des risques propres au projet (par exemple sur les estimations des coûts d'investissement, de maintenance et d'exploitation ou sur les estimations de trafic attendu),
- des risques liés à l'évolution du comportement de certains acteurs clés,
- des risques systémiques, commandés par des incertitudes sur la croissance, le contexte énergétique et les grandes variables macro-économiques, qui sont au nombre des hypothèses utilisées dans le calcul socio-économique.

Concernant les risques systémiques, ils sont directement liés aux hypothèses retenues pour la modélisation des trafics et pour le calcul socio-économique, telles qu'elles ont été exposées ci-avant.

Ainsi, des risques ont pu être identifiés en lien avec les hypothèses retenues dans le scénario de référence décrit plus haut, notamment en ce qui concerne les données nationales sur le taux de croissance du PIB retenu et le coût du carburant. Un autre risque identifié concerne une hausse du coût du projet.

Par conséquent, de façon à préciser le poids relatif des principales hypothèses prises en compte dans le bilan socio-économique, différents tests de sensibilité sont réalisés :

- Hypothèse de croissance réduite du PIB de 1,5 % par an,
- Hypothèse de croissance réduite du PIB de 1 % par an,
- Hypothèse d'évolution du coût d'investissement du projet à +10%,
- Hypothèse d'évolution du coût du carburant de + 30%,
- Aménagement partiel de la RN164 à 2 × 2 voies avec un PIB à 1.9 %.

Comme cela a été décrit précédemment, le risque macro-économique est pris en compte en augmentant à 4,5% le taux d'actualisation dans l'évaluation socio-économique (la VAN stressée étant négative). Ainsi, pour assurer la comparaison avec les indicateurs présentés ci-avant pour l'option de projet, les tests de sensibilité sont effectués avec un taux d'actualisation de 4,5 %.

a) Test de sensibilité au PIB à 1.5 %

➤ Hypothèses du test de sensibilité TS 1 :

- Référence : aménagement à 2 × 2 voies de toutes les sections de la RN164, à l'exception de la section de Plémet – La lande aux chiens,
- Projet : aménagement de la section de Plémet – RN164,
- Coût du projet : 42,25 M€ TTC en euros 2015,
- Données macro-économiques pour un PIB à 1.5 % :

	2002 – 2025	2025 – 2050	2050 et +
PIB ¹	1,5 %	1 %	0 %
CFM ² par tête	1 %	0,8 %	0 %

Hypothèses de croissance du trafic : l'hypothèse de croissance retenue est l'hypothèse basse de l'instruction provisoire du 23 mai 2007 en vigueur, à savoir, pour un PIB de 1,5 %:

- VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- VL> à 20 km =1.0 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- PL =0.9 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

	PIB 1.5% (bas)			PIB 1.9% (moyen)			PIB 2.3% (haut)		
	VL<20 km	VL>20 km	PL	VL<20 km	VL>20 km	PL	VL<20 km	VL>20 km	PL
évolution basse	1.25 %	1,0 %	0.9 %	1.25 %	1.6 %	1.2 %	1.25 %	2.1 %	2.1 %
évolution moyenne	1.25 %	1.4 %	1,1 %	1.25 %	2.1 %	1.5 %	1.25 %	2.7 %	2.5 %
évolution haute	1.25 %	1.8 %	1.4 %	1.25 %	2.5 %	1.8 %	1.25 %	3.2 %	2.8 %

Une modification de la valeur du PIB est prise en compte en deux temps :

- dans la modélisation du trafic, avec un impact sur les trafics VL et PL,
- dans le calcul socio-économique, avec une modification du PIB et de la valeur de la CFM par tête.

Résultats de l'étude de trafic

Les tableaux de synthèse ci-dessous détaillent les trafics journaliers prévisionnels arrondis à la centaine pour l'option de référence et l'option projet.

Horizon 2035 (PIB 1.5%)		Option de référence	Option projet	Ecart projet / Référence
Ouest à 2 × 2 voies	TV	11 700	13 500	+15 %
	PL	2 500	2 600	+5 %
Ouest – RD1	TV	10 600	12 900	+20 %
	PL	2 400	2 200	-10 %
RD1 – RD6	TV	10 100	10 500	+5 %
	PL	2 400	2 000	-20 %
Est à aménager	TV	9 800	11 200	+15 %
	PL	2 400	2 100	-10 %
Est à 2 × 2 voies	TV	10 000	11 900	+20 %
	PL	2 500	2 500	+0 %

L'aménagement de la RN164 au niveau de la section Plémet – La lande a pour conséquence une augmentation des trafics tous véhicules de 5 à 20 % suivant les sections considérées, en comparaison avec l'option de référence. Cependant, elle est, par exemple de 2.300 véh/j sur la section Ouest – RD1 à comparer avec 3.200 véh/j pour un PIB à 1.9 % sur la même section.

Indicateurs socio-économiques

Les indicateurs obtenus avec une croissance du PIB à 1,5 % et un taux d'actualisation à 4,5 % sont présentés ci-dessous :

	PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % Référence	PIB à 1,5 %, taux d'actualisation à 4,5 %	Variation entre les deux scénarios
VAN SE (millions d'euros 2010)	57.3	29.1	-49 %
VAN par euro investi	2.5	1.27	-1,23
VAN par euro dépensé	2.4	1.24	-1,16
Taux de rentabilité interne	10.16 %	8.65 %	-1.5 point
Date optimale de mise en service	2022	2022	---

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

La modification des hypothèses de croissance du PIB, 1.5 % au lieu de 1,9 %, a un impact avec une évolution à la baisse du trafic, et notamment pour les usagers qui sont susceptibles d'emprunter le projet. Par conséquent, moins de personnes bénéficient des gains de temps, principal poste d'avantages dans le projet. Il s'ensuit une réduction de la VAN – SE de 49 %. La VAN demeure toujours positive et le taux de rentabilité interne est toujours sensiblement supérieur au taux d'actualisation. Cependant, il apparaît qu'un euro investi ne rapporte plus que 1.27€. Par conséquent, la rentabilité du projet est très sensible aux hypothèses de croissance du PIB.

Les résultats du calcul socio-économique avec un PIB à 1.5 % et prise en compte du risque macro-économique (taux d'actualisation à 4.5%) sont toujours favorables au projet.

b) Test de sensibilité au PIB à 1%

L'instruction provisoire du 23 mai 2007 en vigueur ne donne pas d'hypothèse de croissance pour un PIB inférieur à 1.5 %. Or, vu le contexte socio-économique, il est apparu intéressant de faire un test avec un PIB à 1 %. En s'appuyant sur les hypothèses de croissance pour un PIB de 1.5 % et un PIB de 1.9 %, il a été décidé de prendre les hypothèses suivantes pour un PIB de 1 % :

- VL < à 20 km = 1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- VL > à 20 km = 0.75 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- PL = 0.7 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

➤ Hypothèses du test de sensibilité TS 2 :

- Référence : aménagement à 2 × 2 voies de toutes les sections de la RN164, à l'exception de la section de Plémet - La lande aux chiens
- Projet : aménagement de la section de Plémet – RN164
- Coût du projet : 42,25 M€ TTC en euros 2015
- Données macro-économiques pour un PIB à 1 % :

	2002 – 2025	2025 – 2050	2050 et +
PIB3	1 %	1 %	0 %
CFM4 par tête	0,8 %	0,8 %	0 %

Hypothèses de croissance du trafic : cf. ci-dessus

Les indicateurs obtenus avec une croissance du PIB à 1 % et un taux d'actualisation à 4,5 % sont présentés ci-dessous :

	PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % Référence	PIB à 1 %, taux d'actualisation à 4,5 %	Variation entre les deux scénarios
VAN SE (millions d'euros 2010)	57.3	21.9	-62 %
VAN par euro investi	2.5	0.96	-1.54
VAN par euro dépensé	2.4	0.94	-1.46
Taux de rentabilité interne	10.16 %	7.89 %	-2.27 points
Date optimale de mise en service	2022	2022	---

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

La modification des hypothèses de croissance du PIB, 1 % au lieu de 1,9 % a un impact fort sur l'évolution du trafic, qui baisse par rapport à la situation de référence, et notamment pour les usagers qui sont susceptibles d'emprunter le projet. Il s'ensuit une forte réduction de la VAN – SE de 62 %. La VAN demeure toujours positive et le taux de rentabilité interne est toujours sensiblement supérieur au taux d'actualisation. Cependant, il apparaît qu'un euro investi ne rapporte plus que 0,96 euro.

Les résultats du calcul socio-économique avec un PIB à 1 % et prise en compte du risque macro-économique (taux d'actualisation à 4.5%) sont moins favorables au projet.

c) Test de sensibilité au coût du projet

Il est prudent de tester la sensibilité des indicateurs à une éventuelle dérive des coûts du projet. Par conséquent, un test est réalisé avec une hypothèse d'évolution du coût d'investissement du projet à +10 %, associée à un PIB à 1.9 %, puis à un PIB à 1.5 %.

PIB à 1,9%**➤ Hypothèses du test de sensibilité TS 3-1 :**

- Référence : aménagement à 2 × 2 voies de toutes les sections de la RN164, à l'exception de la section de Plémet – La lande aux chiens,
- Projet : aménagement de la section de Plémet – RN164,
- Coût du projet : 46,47 M€ TTC en euros 2015,
- Prise en compte du risque macro-économique : taux d'actualisation à 4.5 %,

➤ Hypothèses de croissance du trafic : pour un PIB de 1,9 % (évolution moyenne) :

- VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- VL> à 20 km =2.1 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- PL =1.5 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

Les indicateurs obtenus avec une croissance du PIB à 1,9 % et un taux d'actualisation à 4,5 % sont présentés ci-dessous :

	PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % Référence	PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % +10 % coût projet	Variation entre les deux scénarios
Coût du projet (TTC millions euros 2010)	33.3	36.6	+10 %
VAN SE (millions d'euros 2010)	57.3	54.7	-4.53 %
VAN par euro investi	2.5	2.18	-0.22
VAN par euro dépensé	2.4	2.14	-0.26
Taux de rentabilité interne	10.16 %	9.5 %	-0.7 points
Date optimale de mise en service	2022	2022	---

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

Une hausse du coût d'investissement de 10 % entraîne une baisse de la VAN de 4,5%, qui demeure toujours positive. Un euro investi pour la collectivité rapporte 2,18 euros. Enfin, le taux de rentabilité interne est toujours supérieur au taux d'actualisation.

Les avantages conférés au projet, en particulier les gains de temps et de confort, sont suffisamment élevés pour que le projet reste socio-économiquement justifié même si une dérive du coût d'investissement de 10 % était constatée.

PIB à 1,5%**➤ Hypothèses du test de sensibilité TS 3-2 :**

- Référence : aménagement à 2 × 2 voies de toutes les sections de la RN164, à l'exception de la section de Plémet – La lande aux chiens,
- Projet : aménagement de l'ensemble de la RN164,
- Coût du projet : 46,47 M€ TTC en euros 2015,

- Hypothèses de croissance du trafic : pour un PIB de 1,5 % (évolution basse) :
- VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
 - VL> à 20 km =1.0 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
 - PL =0.9 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

Les indicateurs obtenus avec une croissance du PIB à 1,5 % et un taux d'actualisation à 4,5 % sont présentés ci-dessous :

	PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % Référence	PIB à 1,5 %, taux d'actualisation à 4,5 % +10 % coût projet	Variation entre les deux scénarios
Coût du projet (TTC millions euros 2010)	33.3	36.6	+10 %
VAN SE (millions d'euros 2010)	57.3	26.5	-53.7 %
VAN par euro investi	2.5	1.06	-1.44
VAN par euro dépensé	2.4	1.03	-1.37
Taux de rentabilité interne	10.16 %	8.9 %	-1.26 points
Date optimale de mise en service	2022	2022	---

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

Une hausse du coût d'investissement de 10 % avec un PIB de 1,5 % entraîne une baisse de la VAN de 53,7 %, par rapport au scénario de référence (PIB à 1,9%) qui demeure toujours positive. Un euro investi pour la collectivité ne rapporte plus que 1,06 euros. Enfin, le taux de rentabilité interne est toujours supérieur au taux d'actualisation. La rentabilité du projet est très sensible au PIB, ce qui est conforté si on cumule deux risques, à savoir un PIB à 1.5 % et une hausse du coût d'investissement de 10 %. La date de mise en service optimale n'est pas modifiée.

Les résultats du calcul socio-économique pour ce test de sensibilité restent favorables au projet malgré la forte baisse de la VAN-SE.

d) Test de sensibilité au coût du carburant

Il est prudent de tester la sensibilité des indicateurs à une éventuelle dérive du coût du carburant. Par conséquent, un test est réalisé avec une hypothèse d'évolution du coût du carburant de +30 %, associée à un PIB à 1.9 %, puis à un PIB à 1.5 %.

➤ PIB à 1,9 %

Hypothèses du test de sensibilité TS 4-1 :

- Référence : aménagement à 2x2 voies de toutes les sections de la RN164, à l'exception de la section de Plémet - La lande aux chiens
- Projet : aménagement de la section de Plémet - la RN164
- Prise en compte du risque macro-économique : taux d'actualisation à 4,5 %
- Coût du projet : 42,25 M€ TTC en euros 2015
- Evolution du coût du carburant : +30 %

➤ Hypothèses de croissance du trafic : pour un PIB de 1,9 % (évolution moyenne) :

- VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- VL> à 20 km =2.1 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- PL =1.5 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

Les indicateurs obtenus avec une croissance du PIB à 1,9 % et un taux d'actualisation à 4,5 % sont présentés ci-dessous :

		PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % Référence	PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % +30 % coût du carburant	Variation entre les deux scénarios
Coût du carburant (€2010/L)	Gazole	1.3	1.69	+30 %
	Essence	1.45	1.89	+30 %
VAN SE (millions d'euros 2010)		57.3	49.6	-13.4 %
VAN par euro investi		2.5	2.17	-0.33
VAN par euro dépensé		2.4	2.12	-0.28
Taux de rentabilité interne		10.16 %	9.46 %	-0.7 point
Date optimale de mise en service		2022	2022	--

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

Si le coût du carburant augmente de 30 %, les valeurs de TRI et de VAN par euro investi diminuent respectivement de 13,4 % et de 0,7 point. L'impact de ce test est donc limité.

Une augmentation du prix du carburant si elle diminue un peu la rentabilité du projet, ne remet pas en cause la pertinence du projet en gardant un niveau davantage important illustré par la VAN – SE et par la VAN par euro investi ci-dessus.

➤ **PIB à 1,5 %**

Hypothèses du test de sensibilité TS 4-2 :

- Référence : aménagement à 2 × 2 voies de toutes les sections de la RN164, à l'exception de la section de Plémet – La lande aux chiens,
- Projet : aménagement de l'ensemble de la RN164,
- Prise en compte du risque macro-économique : taux d'actualisation à 4,5 %,
- Coût du projet : 42,25 M€ TTC en euros 2015,
- Evolution du coût du carburant : +30 %,

Hypothèses de croissance du trafic : pour un PIB de 1,5 % (évolution basse) :

- VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- VL> à 20 km =1.0 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
- PL =0.9 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

Les indicateurs obtenus avec une croissance du PIB à 1,5 % et un taux d'actualisation à 4,5 % sont présentés ci-dessous :

		PIB à 1,9 %, taux d'actualisation à 4,5 % Référence	PIB à 1,5 %, taux d'actualisation à 4,5 % +30 % coût du carburant	Variation entre les deux scénarios
Coût du carburant (€2010/L)	Gazole	1.3	1.69	+30 %
	Essence	1.45	1.89	+30 %
VAN SE (millions d'euros 2010)		57.3	23.9	-58.3 %
VAN par euro investi		2.5	1.04	-1.46
VAN par euro dépensé		2.4	1.02	-1.38
Taux de rentabilité interne		10.16 %	7.98%	-2.18
Date optimale de mise en service		2022	2022	---

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

Une hausse du coût du carburant de 30 % avec un PIB de 1,5 % entraîne une forte baisse de la VAN de 58,3 %, par rapport au scénario de référence (PIB à 1,9%) qui demeure toujours positive. Un euro investi pour la collectivité ne rapporte plus que 1,04 euros. Enfin, le taux de rentabilité interne est légèrement supérieur au taux d'actualisation. La date optimale de mise en service n'est pas décalée.

La rentabilité du projet est sensible au PIB, ce qui est conforté si on cumule deux risques, à savoir un PIB à 1.5 % et une hausse du coût du carburant de 30 %.

➤ **Aménagement partiel de la RN164 à 2 × 2 voies**

Un test de sensibilité est réalisé en modifiant l'option de référence, à savoir en prenant en compte un aménagement partiel de la RN164 à 2 × 2 voies : les autres projets de la mise à 2 × 2 voies de la RN164 (Châteauneuf du Faou, Mur de Bretagne, Rostrenen et Merdrignac ne sont pas mises en service, seuls les chantiers en cours (Saint-Méen, Loudéac) sont considérés.

- Référence : aménagement partiel de la RN164
- Projet : aménagement de la section Plémet – La Lande aux chiens
- Prise en compte du risque macro-économique : taux d'actualisation à 4,5 %
- Coût du projet : 42,25 M€ TTC en euros 2015
- Hypothèses de croissance du trafic : pour un PIB de 1,9 % (évolution moyenne) :
 - VL< à 20 km =1.25 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
 - VL> à 20 km =2.1 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050,
 - PL =1.5 % en base 100 en 2002 jusqu'en 2025, la moitié de 2025 à 2050, 0 après 2050.

VAN SE (millions d'euros 2010)	2.9
VAN par euro investi	0.12
VAN par euro dépensé	0,12
Taux de rentabilité interne	4.1%
Date optimale de mise en service	2022

Résultats donnés avec prise en compte du COFP

Avec un aménagement partiel de la RN164, la VAN – SE devient très faible (baisse de 95%), et le taux de rentabilité interne devient inférieur au taux d'actualisation.

L'opportunité d'aménager le secteur de Plémet est donc bien indissociable de l'aménagement du reste de la RN164.

3.5.4.3 Synthèse de l'évaluation

Sur la base des hypothèses retenues dans le scénario de référence⁷, l'approche « monétarisée » de l'évaluation socio-économique de l'option de projet a été conduite à partir des éléments chiffrés du projet, la modélisation des déplacements et en incluant les effets « monétarisés » (gains de temps, sécurité, effet de serre, pollution de l'air, bruit...).

Le résultat du calcul socio-économique donne une valeur actualisée nette (VAN) de 57,3 millions d'euros₂₀₁₀ (calculée avec un taux d'actualisation de 4,5%⁸) qui caractérise le bénéfice actualisé pour la collectivité. Le taux de rentabilité interne (TRI) correspondant est de 10,16%.

La date optimale de mise en service du projet, telle qu'elle ressort des résultats des différents calculs, **est 2022** (correspondant à la date de mise en service envisagée). Pour ce projet, la date optimale de mise en service est « au plus tôt ».

Les principaux postes d'avantages correspondent aux gains de temps et de confort conférés par le projet d'aménagement de la RN164 sur la section de Plémet aux usagers.

Au-delà du scénario de référence retenu et des hypothèses sur le projet, des tests de sensibilité ont été réalisés pour évaluer la robustesse des résultats. Ces tests ont permis d'analyser la robustesse de l'option de projet aux différentes situations potentielles identifiées dans l'analyse des risques, autres que systémiques.

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des résultats de ces tests de sensibilité réalisés, en lien avec les risques identifiés.

	VAN SE (Millions d'euros 2010) (taux d'actualisation 4,5%)	Variation par rapport à la VAN SE référence	VAN par euro investi
Scénario de référence (PIB 1.9%)	57,3	---	2.5
Tests de sensibilité :			
PIB à 1.5 %	29.1	-49%	1.27
PIB à 1 %	21.9	-62%	0.96
Hausse du coût d'investissement de 10 % (PIB 1.9%)	54,7	-4.5%	2.18
Hausse du coût d'investissement de 10 % (PIB 1.5%)	26.5	-53.7 %	1.06
Hausse du coût du carburant de 30 % (PIB 1.9%)	49.6	-13.4%	2.17
Hausse du coût du carburant de 30 % (PIB 1.5%)	23.9	-58.3%	1.04
Aménagement partiel de la RN164 (PIB 1.9%)	2.9	-95 %	0.12

Il apparaît que le projet d'aménagement de la mise à 2 × 2 voies est sensible au PIB et aux hypothèses de croissance du trafic, avec une très forte baisse de la VAN – SE pour un PIB à 1.5 % et un PIB à 1 %. La VAN par euro investi devient même légèrement inférieure à 1 pour un PIB à 1 %.

La hausse du coût d'investissement et du coût du carburant n'a pas d'influence majeure sur la rentabilité socio-économique (de -4,5% à -13 % sur la VAN avec le même PIB à 1.9%).

L'étude met aussi en avant que l'aménagement global de la RN164 est indispensable d'un point de vue de la rentabilité socio-économique. Et, si le projet peut être considéré comme sensible au risque macro économique⁹, il est à noter que la somme des avantages et des inconvénients relatifs à la réalisation du projet et de l'aménagement de l'ensemble de la RN164 jusqu'en 2070 reste toujours positive.

⁷ Le scénario de référence correspond à la réunion des hypothèses exogènes au projet de transport. Ainsi celui retenu pour l'étude considère notamment une croissance du produit intérieur brut de 1,9 % entre 2014 et 2025, 1,5 % entre 2025 et 2050 puis une stabilité au-delà de 2050.

⁸ L'analyse des risques systémiques a montré que l'option de projet était sensible au risque macroéconomique. Ainsi, l'ensemble des calculs présentés a été réalisé en considérant un taux d'actualisation de 4,5 % pour intégrer cette sensibilité aux risques systémiques

4 LA SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION

L'évaluation d'un projet de transport repose sur :

- Une analyse stratégique qui, notamment, précise et hiérarchise les objectifs du maître d'ouvrage et leurs relation avec ceux des autres acteurs du territoire ;
- Une estimation des effets du projet, en allant chaque fois que possible jusqu'à la quantification, puis la monétarisation.

A partir de ce moment, la synthèse doit rendre compte :

- De la contribution de l'option de projet à l'atteinte des objectifs assignés au projet ;
- Des effets de cette option regroupée selon les trois « piliers » du développement durable.

4.1 Evaluation du niveau d'atteinte des objectifs du projet par l'option de projet

Option de projet : Mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet			
	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Objectif national			
Moderniser les axes routiers qui concourent au désenclavement des territoires traversés	La RN164 a été citée dans le rapport « Mobilité 21 » comme un axe dont l'aménagement qui présente un rôle important en matière de désenclavement.	Sur les 162km de l'itinéraire, en dehors de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet, un peu plus de 48 kms restent à aménager	50M€ inscrit au CPER pour la section de Plémet
Objectif régional			
Priorité donnée à la RN164 dans le Contrat de Plan et repris dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne.	Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le premier ministre, et repris par le CPER 2015-2020 signé le 11 mai 2015 a fait de l'achèvement de la RN164 une priorité. Les opérations en cours doivent être réalisées sans retard (chantier en cours dans les secteurs de Loudéac et Saint-Méen-le-Grand).	Objectifs affichés : <ul style="list-style-type: none"> - Ici dans le secteur de Plémet, avec un objectif de DUP en 2017 et de travaux en 2019, - dans le secteur de Châteauneuf du Faou, avec des travaux à engager fin 2016/début 2017 - dans le secteur de Rostrenen, travaux en 2018 - Dans le secteur de Merdrignac, avec un objectif de DUP fin 2017 et des travaux en 2020, - Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne où, compte-tenu de la complexité technique et des enjeux environnementaux, la priorité sera donnée à la réalisation des études nécessaires pour une parfaite information du public dans l'objectif de l'obtention d'une DUP à l'horizon 2018 et des travaux après 2020. 	236M€ pour l'ensemble de la RN164 en prévision

Option de projet : Mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet			
	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Améliorer l'accessibilité de la Bretagne avec trois sous-objectifs			
Diminuer les temps de parcours	Diminution des temps de parcours entre Montauban de Bretagne et Châteaulin et plus largement Rennes/Brest et Rennes/Quimper.	L'APSI avait évalué ce gain à 20mn (sur 1h50 pour les VL) et 15mn (sur 2h20 pour les PL).	La monétarisation des gains de temps globaux permis par le projet est estimée à 75 millions d'euros (euros 2000) sur 50 ans, dont 54 millions d'euros pour les VL.
Offrir une alternative aux axes littoraux	<p>La Bretagne se caractérise par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une forte dépendance à l'automobile, - une croissance démographique qui se concentre sur les littoraux et les métropoles. <p>Dans ce contexte, les deux axes à 2X2 que sont les RN12 et RN165 pourrait demain souffrir de congestion et non pas seulement pendant la période estivale.</p> <p>L'option de projet offre alors une alternative à moyen terme (en cas de travaux sur les axes littoraux par exemple) et à plus long terme comme solution alternative plus compétitive.</p>	<p>Evolution de trafic :</p> <p>Les RN12 et RN165 montrent une progression de trafic moins importante que la RN164. Les évolutions (2000-2009) sont respectivement de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - RN12 : 22% (22% pour les PL) pour un TMJA 2009 de 16 571 véh/j - RN165 : 20% (25% pour les PL) pour un TMJA 2009 de 25 381 véh/j. - RN164 (Plémet) : 23% (27% pour les PL) <p>Distance : Rennes – Quimper :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Via la RN12 : 242km - Via la RN164 : 238km. <p>L'option de projet offre une véritable alternative à la RN12.</p> <p>L'aménagement global de l'axe d'ici à 2035 attirera environ 2000 véhicules/jours depuis les RN12 et RN165.</p>	<p>Le gain temps de l'option de projet est évalué à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50.4M€ pour les VL - 4.9M€ pour les PL <p>Le gain de confort de l'option de projet est évalué à 19.6M€</p>
	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Faciliter et accompagner le développement des villes traversées par la RN164	<p>La Bretagne est aujourd'hui en France et en Europe une région très dynamique sur le plan démographique grâce à un solde naturel positif et un solde migratoire très important.</p> <p>Toutefois, cette croissance se concentre sur les littoraux et les métropoles laissant le centre Bretagne en retrait avec des densités faibles, une évolution de population également très faible.</p> <p>La situation centrale de la zone d'étude représente toutefois un atout pour les jeunes actifs travaillant sur les pôles d'emplois de Quimper/ Carhaix / Brest (le coût du foncier y demeure très attractif). Aussi, l'option de projet en rapprochant en temps la zone d'étude de Quimper, Brest ou Carhaix, améliorera l'attractivité pour les jeunes couples désireux d'acquérir une résidence principale.</p>	<p>Entre 2007 et 2012, on observe une reprise de la croissance démographique avec une croissance annuelle d'environ 2% à l'échelle des deux Communautés de Communes de l'aire d'étude éloignée.</p> <p>L'option de projet permettra de renforcer cette tendance.</p>	-

Option de projet : Mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet

	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Objectif local			
Améliorer la compétitivité du territoire avec 5 sous-objectifs :			
Limiter la fuite des entreprises	Contribution à la compétitivité des entreprises et notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. Meilleure conditions d'activités pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier. Positionnement de l'échangeur Ouest permettant un accès direct à la zone d'activités du Ridor	.	-
Augmenter l'aire d'influence des entreprises du secteur	En diminuer les temps de parcours, les entreprises pourront prétendre à un rayonnement plus important		-
Améliorer les liaisons domicile/travail	Le passage en 2x2 permettra : - d'améliorer le confort des usagers - de diminuer leur temps de trajet. Les entreprises qui ont du mal à trouver de la main d'œuvre (notamment dans le secteur agro-alimentaire) pourront ainsi accroître leur rayon de recherche.	-	-
Maintenir la croissance démographique	En renforçant la compétitivité du territoire, les communes traversées deviendront plus attractives, elles pourront ainsi maintenir la croissance démographique observée depuis quelques années.		-
Sécuriser la population avec deux sous-objectifs			
Réduire les risques d'inondation / Réduire les risques sur la voie	La réalisation de l'option de projet permettra une mise aux normes de l'ensemble des ouvrages hydrauliques qui pourront alors résorber les crues centennales.	11 ouvrages	450 000€
La performance environnementale			
Améliorer la qualité de l'eau	Recueil et traitement des eaux pluviales issues de la chaussée par la réalisation de bassin de rétention.	11 ouvrages	450 000€
Améliorer la transparence écologique	Reprise des ouvrages hydrauliques en améliorant le calage, les dimensions, aménagements favorisant la circulation de la faune (loutre et poissons notamment)	Réalisation d'un ouvrage Grande Faune 15 Km de clôtures	2M€
Faciliter la circulation des espèces	Mise en place de grilles de redirection.		307 000€

4.2 Evaluer les effets de l'option de projet

4.2.1 Appréciation des effets sur les thèmes sociaux

Option de projet : Mise à 2x2 voies de la déviation de Châteauneuf-du-Faou			
<i>Appréciation des effets en différenciant par rapport à la situation de référence</i>	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Emplois	Création d'emplois au cours de la phase chantier	480 emplois créés avec le chantier	-
Sécurité	Amélioration des conditions de sécurité : - Suppression des accès dangereux - Créneau de dépassement sur l'ensemble de l'itinéraire - Amélioration des visibilitées	Cf Indicateur tableau P.42	
Accès aux emplois	Amélioration des déplacements domicile-travail (confort et temps de parcours)	-	-
Urbanisme et cadre de vie	Mise en comptabilité des documents d'urbanisme La déviation du hameau de St-André permettra d'améliorer le cadre de vie de ses habitants. Réalisation de protections phoniques.	-	-
Acquisition foncière	Des acquisitions foncières sont nécessaires pour réaliser le projet.	41 ha	908 000€

4.2.2 Appréciation des effets sur les thèmes environnementaux

Option de projet : Mise à 2x2 voies de la déviation de Châteauneuf-du-Faou			
Appréciation des effets en différenciant par rapport à la situation de référence	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Climat	L'option de projet est d'ampleur modeste (environ 8km), elle n'est donc pas en mesure de perturber le déplacement des masses d'air.	Les effets monétarisés pour la pollution de l'air sont évalués à 2.3M€	
Efficacité énergétique	A terme sur la zone d'étude avec ou sans projet, les consommations énergétiques vont augmenter du fait de l'augmentation de trafic. Cette situation est toutefois à relativiser car l'augmentation du trafic est générée en partie par un report de trafic ce qui induit une diminution des consommations énergétiques sur d'autres axes.	Option de référence : +50% du fait de l'augmentation du trafic et de la vitesse Option de projet : +27%	
Pollution de l'air	L'option de projet pourra engendrer à terme une modification du trafic sur le réseau breton, ayant pour incidence une modification de la qualité de l'air. Toutefois, la situation à terme se traduira par une baisse importante du coût de la pollution de l'air, ceci étant dû à l'amélioration du parc automobile.	<u>A l'échelle de la zone d'étude :</u> Les résultats des calculs des coûts effectués à partir des estimations de trafic, sont les suivants : Coût option de référence : +230% Coût option de projet : +13% <u>A l'échelle régionale :</u> Pour cette partie, le lecteur est invité à se reporter à l'étude d'impact – chap VI – Impact du programme	
Bruit	La mise à 2x2 entraîne une vitesse de circulation de 110km/h ce qui induit en terme acoustique une augmentation significative des niveaux sonore. Des protections phoniques seront prévues	Mise en place de merlons anti-bruit et de protections de façades	1.5M€ protections acoustiques
Eaux superficielles et souterraines	Maîtrise des eaux issues de la chaussée Amélioration du fonctionnement hydraulique du secteur	4 bassins de rétentions Ouvrages hydrauliques	2 276 137.50 €

<i>Appréciation des effets en différenciant par rapport à la situation de référence</i>	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Topographie /sol	L'option de projet occasionnant des mouvements de terres. Ces matériaux seront réutilisés ou mis en dépôt sur la zone d'étude.	280 000m3	-
Biodiversité	Avant compensation : - Destruction de l'habitat naturels et d'habitat d'espèces d'intérêt (boisements, fourrés, prairies, zone humides...) liés à l'emprise du projet. - Création d'obstacles à la circulation des espèces, par la destruction des connexions écologiques (bocage notamment). Ces impacts seront compensés (Cf. étude d'impact – Chap. VIII)	Zones humides : 1.3 ha Boisements : 3.2ha Haies : 3.7km	70 000€ 656 000€ (boisements et haies)
Paysage et patrimoine	Passage sur un site archéologique – des fouilles seront très certainement prescrites. Augmentation des mouvements de terrain qui sont toutefois réduit du fait d'un aménagement sur place.	-	-
Activités humaines : Agriculture	Perte de terres Modification des accès	22 ha d'impactés	A évaluer suite aux enquêtes parcellaires
Risques naturels et sismiques	Limiter les risques d'inondation avec modification des ouvrages hydraulique.	-	

4.2.3 Appréciation des effets sur les thèmes économiques

Option de projet : Mise à 2x2 voies de la déviation de Plémet			
Appréciation des effets en différenciant par rapport à la situation de référence	Appréciation qualitative	Valeur quantitative	Valeur monétaire
Industrie agro-alimentaires	<p>La localisation des industries agro-alimentaires concerne moins les grandes villes et davantage la Bretagne Intérieure. L'accès est alors essentiel pour de développement et la pérennité de cette filière importante en Bretagne.</p> <p>Dans ce contexte, l'option de projet concourra à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'amélioration de l'accessibilité, - La compétitivité des entreprises de la zone d'étude 	-	-
Tourisme	<p>A l'écart des dynamiques démographiques et économiques les plus importantes, le centre de la Bretagne, constitue un poumon vert, complémentaires des grands centres urbains.</p> <p>En matière de tourisme, les documents de planification pointent que le développement est entravé par une accessibilité aérienne limitée et une intermodalité des transports insuffisante pour offrir une alternative à la voiture.</p> <p>En améliorant l'accessibilité routière (en termes de temps et de confort), on facilite ainsi le développement touristique.</p>	-	-
Zones d'activités	<p>Souvent exprimée comme des éléments forts du développement économique, l'infrastructure routière et ses échangeurs sont présentés comme remportant l'adhésion des entrepreneurs qui souhaitent s'installer dans la région. La zone d'étude comporte une zone d'activités à proximité de la RN164, cette dernière n'est à pas à ce jour remplie et pourra donc profiter de cet effet vitrine.</p> <p>Aussi, sur la zone d'étude, au regard des indicateurs économiques et des résultats des enquêtes auprès du monde économique l'option de projet devrait permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de maintenir voire conforter les activités déjà en place (extensions possibles), - de faciliter les déplacements d'entreprises, - de renforcer l'attractivité économique de la zone d'étude (éviter les délocalisations et permettre l'installation de nouvelles activités). 	-	-
Développement des territoires	<p>La compétitivité territoriale s'entend à différentes échelles. Au-delà de l'accessibilité externe d'une région, les conditions d'accessibilité interne, c'est-à-dire entre les principaux pôles structurant un territoire, influent également sur son développement.</p> <p>Ainsi, l'option de projet permettra de renforcer l'accessibilité entre les métropoles et les villes moyennes condition importante du territoire pour constituer une région forte à l'échelle européenne.</p>	-	-

