

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

07/04/2017

Dossier complet le :

07/04/2017

N° d'enregistrement :

F-053-17-C-0036

1. Intitulé du projet

Mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Plémet - Section Plémet la Lande aux Chiens.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

DREAL Bretagne

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Pierre - Alexandre POIVRE - Chef de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale

RCS / SIRET

1 3 0 0 1 0 0 0 2 0 0 0 1 7

Forme juridique

Service déconcentré de l'Etat

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6. Infrastructure routière Projet soumis au cas par cas a) construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des EPCI non mentionnées aux b) et c) des projets soumis à évaluation environnementale	Mise à 2x2 voies de la RN 164 sur une longueur de 8 km.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à aménager le RN164 à 2x2 voies dans le secteur de Plémet, sur une section d'environ 7 700 mètres comprise entre le hameau de Bos Josselin à l'ouest et l'échangeur de la Lande aux Chiens à l'est.

Le projet comprend :

- un doublement sur place de la RN 164 (deux chaussées de 3.50m, un Terre Plein Central de 3m comprenant deux Bandes Dérasées de Gauche de 1m chacune, deux Bandes d'Arrêt d'Urgence de 2.5m chacune ainsi qu'une berne de 1m dans les zones en remblai),
 - la création de deux échangeurs complets,
 - la création de 5 ouvrages routiers et 10 ouvrages hydrauliques,
 - la mise en place d'écran, de merlons acoustiques et de protection de façades,
 - la création de 4 bassins pour le recueil et le traitement des eaux pluviales de la plateforme routière,
 - la destruction de quatre habitations : une première aujourd'hui inoccupée au bord du ruisseau de Plémet (le Poterie), une seconde au lieu dit "les Terres" récemment acquise en vue d'être rénovée mais très proche de la RN 164 actuelle et deux autres situées au niveau de l'échangeur Ouest de part et d'autre de la Rue de Rennes également très proches de la RN 164 actuelle.
- La réalisation du projet engendrera également potentiellement une destruction ponctuelle de la chaussée existante.

4.2 Objectifs du projet

La mise à 2x2 voies de la RN164 sur les 8 km de la déviation de Plémet s'inscrit dans l'ambition plus globale d'aménagement de la RN164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Châteaulin dans le Finistère à Montauban-de-Bretagne en Ille-et-Vilaine, sur 162 km. Déjà réalisé sur 101 km, il s'agit d'un des plus importants projets d'aménagement du territoire en Bretagne, priorité du Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé en 2013 et du CPER 2015-2020.

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 RD 792) et un second à l'Est (avec la RD1 et la RD 16)
- 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.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

D'Ouest en Est, le projet comprend :

- Une première section (de l'origine du projet à l'échangeur Ouest) : élargissement au sud
- Une seconde section (de l'échangeur Ouest à la ZA du Ridor) : élargissement au nord
- Une troisième section (de la ZA du Ridor à l'échangeur Est) : élargissement au sud
- Une quatrième section (fin du projet) : élargissement au nord

Le projet présente deux échangeurs complets :

- un échangeur Ouest (avec la RD1 et RD 792)
- un échangeur Est (avec RD1 et RD16).

Durant la phase de travaux, la circulation sera maintenue sur la RN 164 actuelle avec quelques déviations ponctuelles (via la rocade de Plémet, ou la voie au Sud de la RN 164 actuelle après l'échangeur Est).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le passage en configuration 2x2 voies permet une modification des limitations de vitesses se traduisant par une limitation à 110 km/heure contre 90km/heure actuellement.

Le projet prévoit une augmentation du trafic suivant les sections comprise entre 17 et 20% entre le scénario de référence sans projet et avec le projet en 2035.

La mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet entraînera une suppression des accès directs à la RN164. Des rétablissements et voies de désenclavement seront créées pour maintenir et permettre la desserte du territoire.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis aux procédures suivantes :

- Autorisation unique (loi sur l'eau, espèces protégées),
- mise en compatibilité du PLU de Plémet,
- Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet a fait l'objet d'une première étude d'impact, qui a donné lieu à un avis de l'Autorité Environnementale en date du 21 septembre 2016.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur du projet	7 700m
Largueur de la section courante	26.50m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Plémet
Laurenan

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 2 ° 3 7 ' 0 4 " 6 4 W Lat. 4 8 ° 1 0 ' 1 2 " 6 2 N

Point d'arrivée :

Long. 2 ° 3 1 ' 4 7 " 3 6 W Lat. 4 8 ° 1 1 ' 0 9 " 7 3 N

Communes traversées :

Plémet, Laurenan

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Le projet a fait l'objet :

- d'une étude d'impact soumis au CGEDD qui a rendu son avis en date du 21 Septembre 2016,
- d'une enquête publique préalable à la DUP entre le 23 novembre 2016 et le 6 janvier 2017,

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Travaux réalisés dans le périmètre de protection de la croix de la Fourchette inscrite aux Monuments Historique le 22 février 1927. Les travaux n'impactent néanmoins pas directement ce monument.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet impacte 1.47ha de zones humides (bas-fonds boisés et prairies essentiellement)
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ZSC FR5300037 "Forêt de Lorge, landes de Lanfains, cime de Kerchuan : 18 km au nord-ouest du projet, ZSC FR5300005 "Forêt de Paimpont" : 22 km au sud-est du projet, ZSC FR53300035 "Forêt de Quénécan, vallée du Poulancre, landes de Liscuis, gorges du Daoulas" : 25 km à l'ouest de la zone d'étude.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendre un excédent de matériaux prévisionnelle de 107 000m ³ . Une mise en dépôt sera réalisée principalement dans les délaissés à proximité immédiate du projet.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'analyse du site effectué sur un cycle annuel fait ressortir la présence : - de la loutre d'Europe au niveau du Ninian et du Ruisseau de Plémet, - de chauves-souris dont certaines présentent un statut particulier (Barbastrelle d'Europe, Murin de Natterer, Murin à oreille échancrées, Grand Murin et petit Rinolophe) - de le linotte mélodieuse, du bruant jaune et du Bouvreuil Pivoine. - de la grenouille agile, du triton palmé, du crapaud épineux et de la Salamandre Tachetée - du criquet ensanglanté.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet entraîne la suppression de 3.2ha de bois. Le projet consommera 21.25 ha de terres agricoles.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La RN 164 est concernée par le risque de transports de marchandises dangereuses.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par les risques suivants : - Risque sismique faible, - Risque de retrait-gonflement des argiles faible.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Intervention d'engins de chantier durant la phase de travaux. Des déviations provisoires pourront également être mises en place (durant la construction d'un ouvrage par exemple).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le passage de 90km/h à 110km/h ainsi que l'augmentation du trafic vont induire un accroissement des nuisances acoustiques déjà existantes. Des protections acoustiques (écrans, merlons acoustiques et protections de façade) seront mises en place dans le cadre du projet.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les travaux pourront générer de la poussière.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les engins de chantier sont susceptibles de générer des vibrations.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les phares de voiture sont sources de pollution lumineuse. S'agissant d'un aménagement sur place, ces émissions lumineuses sont déjà aujourd'hui présentes sur la RN164. La route ne sera pas éclairée.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'augmentation des trafics engendrera une augmentation de la pollution de l'air liée au gaz d'échappement. le projet entraîne une évolution significative des émissions de polluants et notamment pour le monoxyde de Carbone (CO) et le benzène qui augmentent respectivement de 43% et 35%. Cette augmentation est liée à l'augmentation du trafic et de la vitesse sur la RN164.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Actuellement aucun dispositif d'assainissement n'existe sur cette portion de la RN164. Le projet prévoit la création de 4 bassins de recueil et traitement des eaux pluviales de la plateforme routière avant rejet.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Travaux réalisés dans le périmètre de protection de la croix de la Fourchette inscrite aux Monuments Historique le 22 février 1927.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va impacter des terres agricoles et de plus une mise en compatibilité du PLU de Plémet sera nécessaire.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Les projets concernés sont :

- la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou (29) (avis de l'autorité environnementale du 13 novembre 2013),
- la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen (22) (avis de l'autorité environnementale du 11 mars 2015),
- la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac (22) (avis de l'autorité environnementale du 21 décembre 2016).

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

La solution proposée pour la déviation de Plémet est l'aboutissement de 4 années d'études techniques et environnementales intégrant une phase importante de concertation.

Elle présente un compromis entre les sensibilités physiques, naturelles et humaines du site et les choix technique inhérents à ce type de voie. Toutefois, malgré le soin pris pour choisir une solution présentant le meilleur bilan avantage/inconvénient, cette dernière n'étant pas sans générer des impacts du fait des emprises qu'elle occasionne.

Ces aspects sont détaillés dans le tableau joint en annexe 7.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Il s'avère que le projet ne présente pas de compatibilité avec le PLU de Plémet ; celle-ci devait être assurée via l'élaboration du PLUi de la CIDERAL, qui est remise en question. Dès lors, le projet nécessite une nouvelle enquête publique pour le seul besoin de mise en compatibilité. Le projet soumis à la nouvelle enquête tient compte du rapport du commissaire enquêteur de la première enquête et présente une évolution mineure par rapport au projet initial avec une modification (sous-variante) de l'échangeur Est. Cette modification non substantielle, recommandée par le commissaire enquêteur, génère des impacts supplémentaires sur le bâti mais acceptés et approuvés par la population locale (destruction de deux habitations ou lieu de une) et des variations locale mineures des impacts acoustiques ou agricole. Une nouvelle évaluation environnementale semble inutile.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 6 : localisation des sites Natura 2000 les plus proches Annexe 7 : impacts et mesures associés au projet. Annexe 8 : avis de l'Autorité Environnementale du 21 septembre 2016 Annexe 9 : mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale Annexe 10 : avis et conclusions du commissaire enquêteur suite à la première enquête publique

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Rennes

le,

Signature


Le Chef de la Division Maîtrise
d'ouvrage Intermodale
Pierre-Alexandre Poire

DREAL BRETAGNE

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

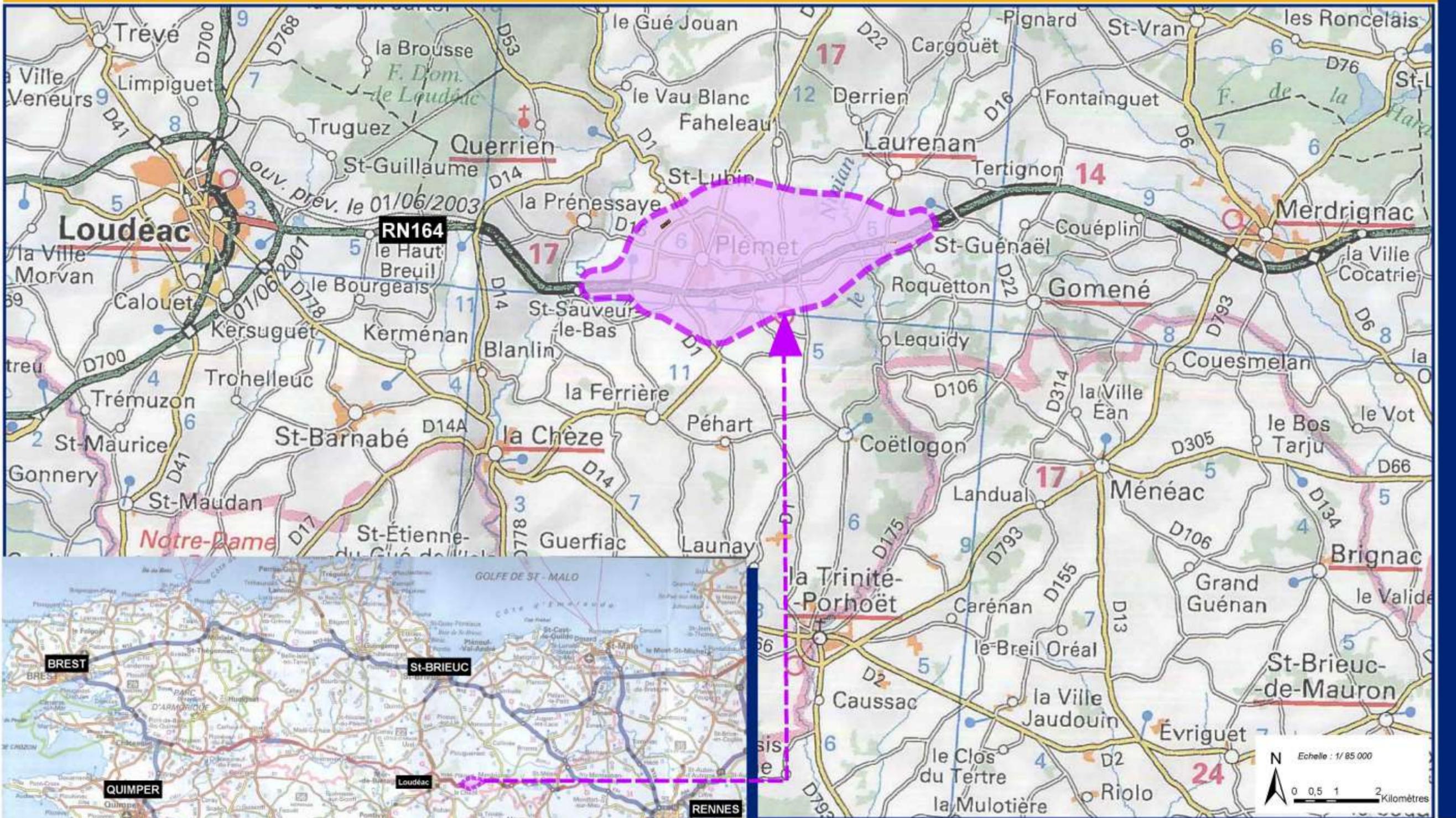
EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 2 – Plan de situation

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

0	03/04/17	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION

La localisation de l'aire d'étude de Ploëmet



 Aire d'étude

Ploëmet
2015-09-02_ENV_FO_indA



Fond de carte : Dalles_BDOOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2015

N
Echelle : 1/200 000
0 5 10 20
Kilomètres

N
Echelle : 1/85 000
0 0,5 1 2
Kilomètres

DREAL BRETAGNE

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

EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 3 – PRISE DE VUES DU SITE

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

0	03/04/17	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION

1 LES UNITES PAYSAGERES

Une unité paysagère est définie par :

- une ossature structurante et lisible ;
- des composantes visuelles et géométriques homogènes ;
- des composantes géographiques caractéristiques ;
- des ambiances paysagères particulières.

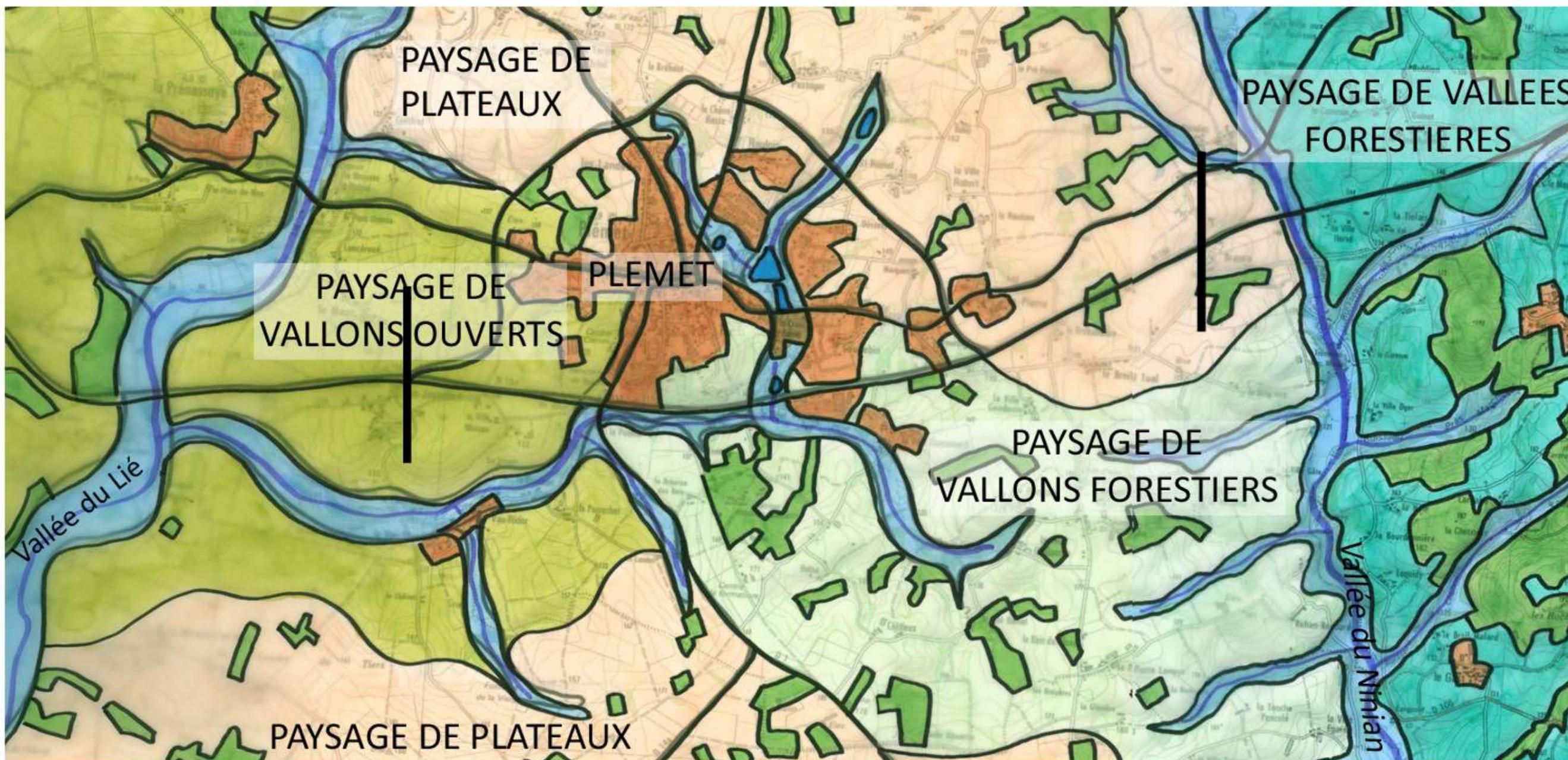
Selon l'étude, les limites de l'unité, plus ou moins franches, correspondent à des frontières visuelles et/ou fonctionnelles (limites de parcelles, routes, ...). L'ensemble des unités paysagères compose le paysage, tel qu'il est vu, ressenti, à l'échelle de l'aire d'étude éloignée. La définition et la connaissance de ces entités permettent d'analyser le paysage de l'aire d'étude éloignée.

La zone d'étude est contrastée par des unités de paysage bien distinctes :

- à l'est de Plémet, la vallée forestière du Ninian ;
- à l'ouest de Plémet, la vallée ouverte du Lié ;
- au nord et au sud de Plémet, des paysages de plateaux bocagers ouverts ;
- au sud de la RN 164, des paysages de vallons ouverts ou forestiers.



Carte réalisée par le cabinet Yannis Le Quintrec



Découpage des unités paysagères



Photographies emblématiques des paysages de plateaux :



Photographie emblématique des paysages de vallons forestiers :



Photographies emblématiques des paysages de vallons ouverts :



Photographie emblématique des paysages de vallées forestières :

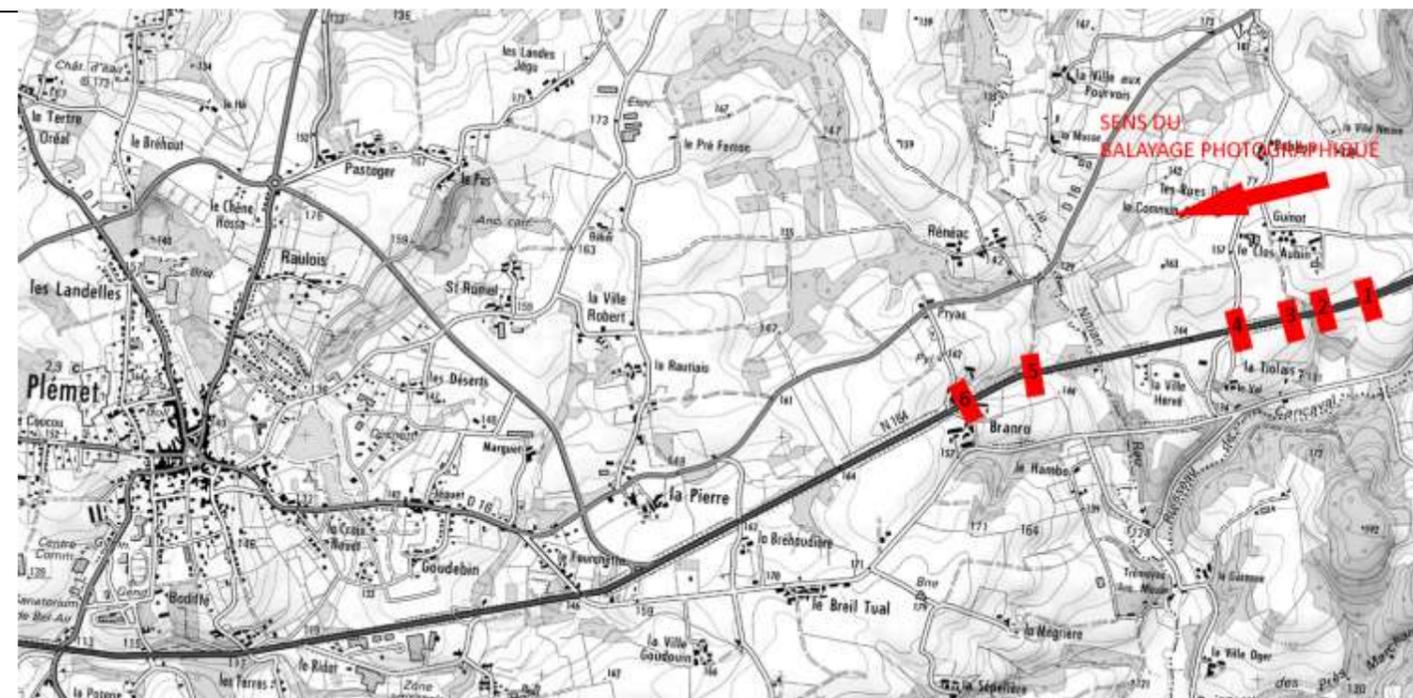


2 FONCTIONNEMENT VISUEL

2.1 Balayage photographique

Le balayage photographique a été réalisé sur la base des photographies disponibles sur google maps, dans le sens Rennes – Quimper.

Ces prises de vues permettent d'obtenir les perceptions des abords immédiats de la RN164, aujourd'hui.



1- Fin du tronçon à 2X2 voies. La route est légèrement encaissée et les taillis et les boisements limitent les perceptions lointaines.



2- démarrage du secteur d'étude au niveau d'un sommet permettant une vue dégagée sur la campagne alentour.



3- fin d'un secteur dégagée ; La route rectiligne va traverser une zone de boisement qui empêche toute vue lointaine.



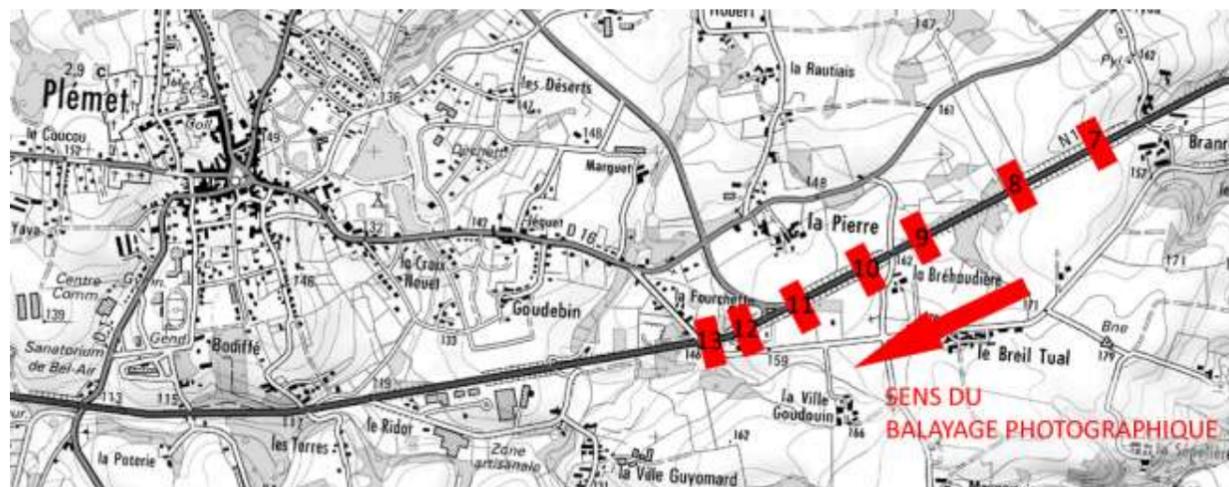
4- La route est dégagée sur la campagne environnante.



5- en approche de Branro après un secteur où alternent masses boisées et vues dégagées.



6- A l'intersection pour Branro, la vue reste dégagée puis la route est encaissée empêchant toute vue lointaine.



11- à droite, l'accès à Plémet par le lieu-dit la Fourchette. La configuration est la même que pour la prise de vue 10.



7- La route est encaissée empêchant toute vue lointaine.



8- Fenêtre courte avec des vues lointaines avant un autre secteur boisé sans perception lointaine.



12- Les perceptions s'inversent : vers le sud, vue dégagée - vers le Nord (Plémet), une haie privative crée un masque visuel fort.



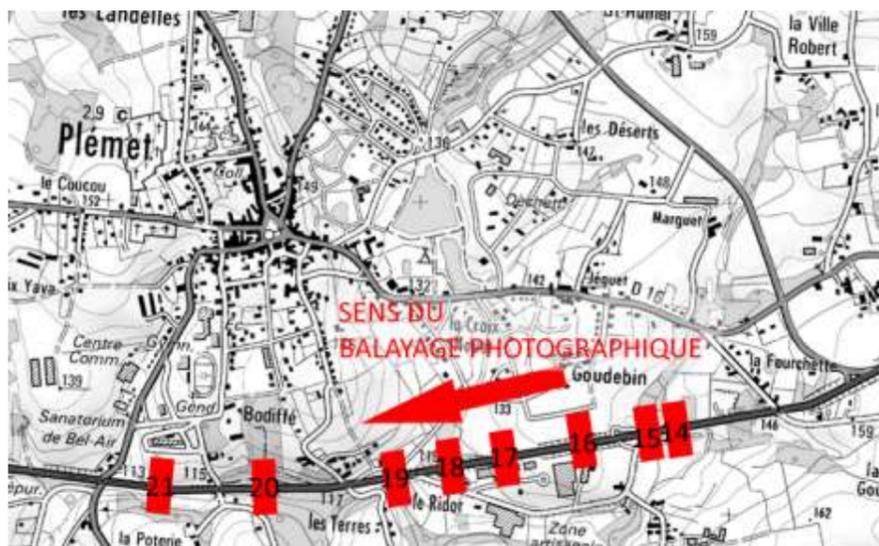
9- avant l'intersection - direction Coëtlogon, les vues se dégagent.



10- Les vues sont ouvertes vers le Nord (à droite) mais limitées vers le sud à cause des haies plantées.



13- Les vues s'ouvrent à l'intersection vers le sud (intersection Coëtlogon / Plémet à la Fourchette)



14- En approche de la ZAE du Ridor, les points de vue sont dégagés et les vues lointaines.



15- Même commentaire que précédemment.



16- Au droit d'une partie de la ZAE, la route est encaissée et les points de vue limités.



17- La ZAE du Ridor a une vitrine sur la RN 164. Par contre, aucun point de vue sur le bourg de Plémet.



18- En fin de ZAE , la route passe en surplomb des vallées boisées. Les vues sont masquées par les arbres.



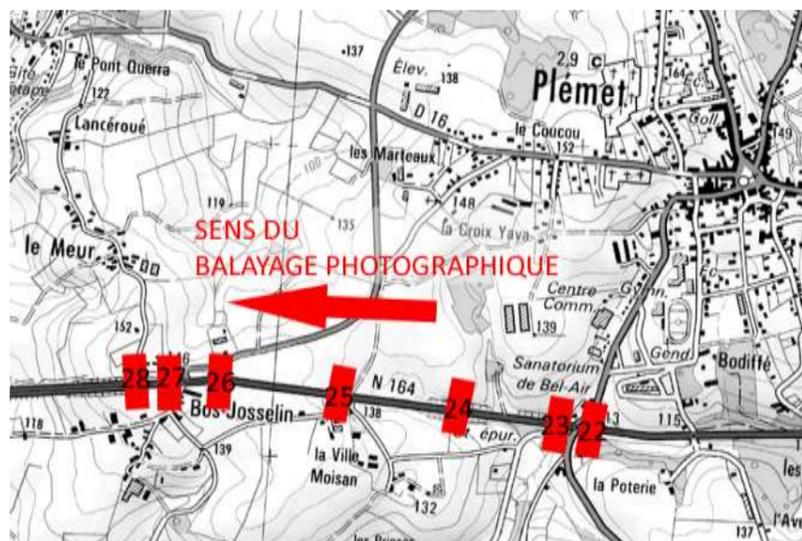
19- La végétation très présente masque les vues lointaines. La vue dégagée tient à la seule présence de la route vers les Terres.



20- Les vues sont dégagées vers Plémet au Nord mais la masse boisée au sud limite les panoramas.



21- A l'approche de l'intersection principale de Plémet, les vues se dégagent surtout vers le nord.



22- L'intersection principale marquant l'entrée dans Plémet montre un aménagement récent donnant une perception "urbaine".



23- Passé le rond-point, les vues sont limitées du à l'encaissement de la route et à la présence de haies plantées.



24- Même commentaire que précédemment.



25- Même commentaire que précédemment.



26- Arrivée sur l'intersection Plémet / le Bos Josselin - les vues sont dégagées.



27- Passé l'intersection, les perceptions sont toujours élargies sur les horizons



28- arrivée sur le nouveau tronçon à 2X2 voies, la route encaissé et les masses boisées limitent les perceptions lointaines.

2.2 Perceptions internes

La carte ci-dessous présente le long du linéaire de la RN 164 actuelle, les tronçons permettant une vue éloignée et les tronçons ayant une vue limitée.

Les vues limitées sont liées à la topographie et à la présence de masses végétales :

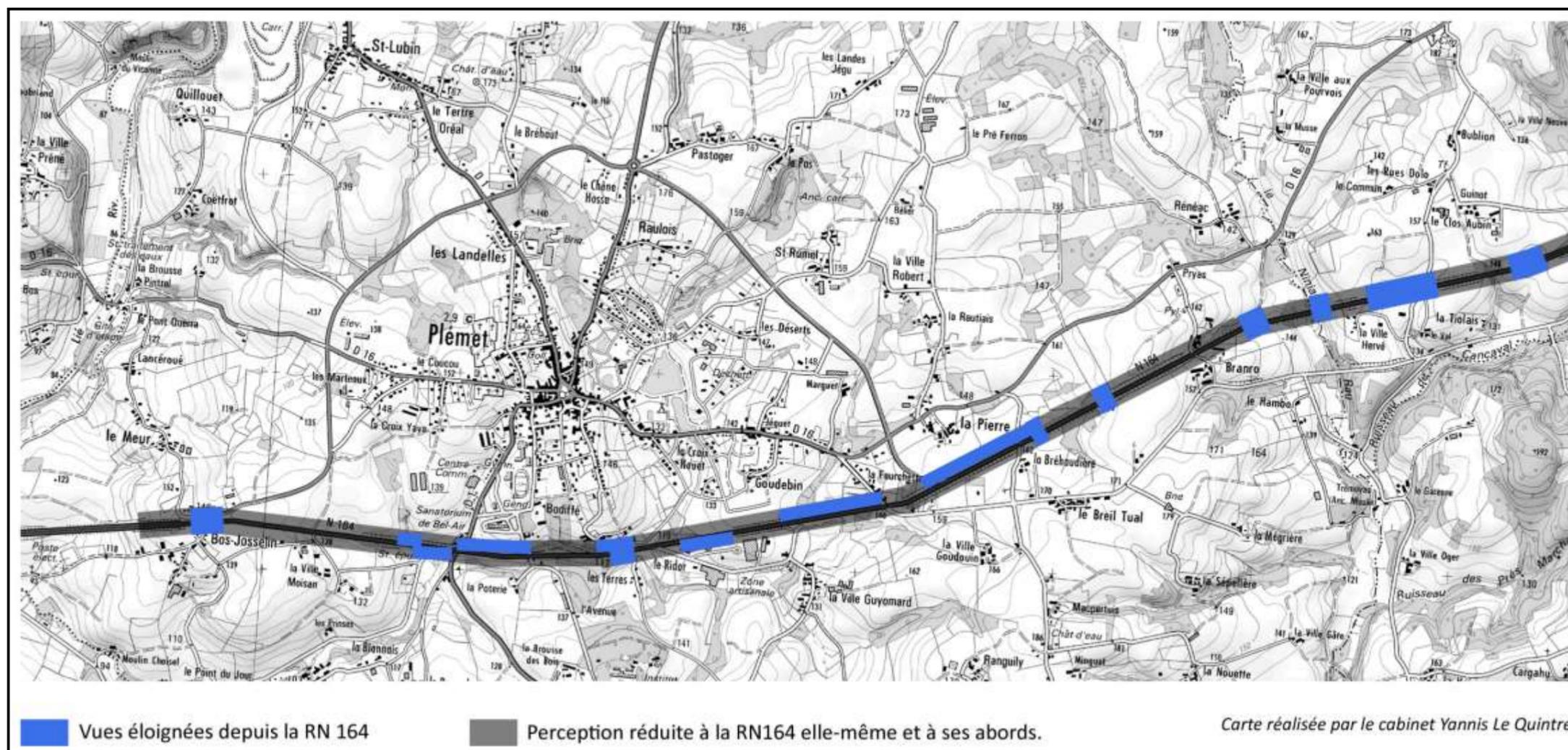
- route passant en fond de vallée
- route encaissée par rapport au terrain naturel
- route présentant des masses boisées, des talus ou des alignements d'arbres.

On notera que les portions de RN pour lesquelles la visibilité est éloignée coïncident le plus souvent avec les intersections et les carrefours, et ce à des fins de sécurité des automobilistes.

2.3 Perceptions externes

A moyenne et lointaine distances de la RN 164, en circulant sur les routes départementales, aucune vue sur la RN 164 n'a pu être relevée.

La topographie, les masses boisées, les haies bocagères expliquent cette absence de point de vue important sur la RN 164.



DREAL BRETAGNE

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

EXAMEN AU CAS PAR CAS

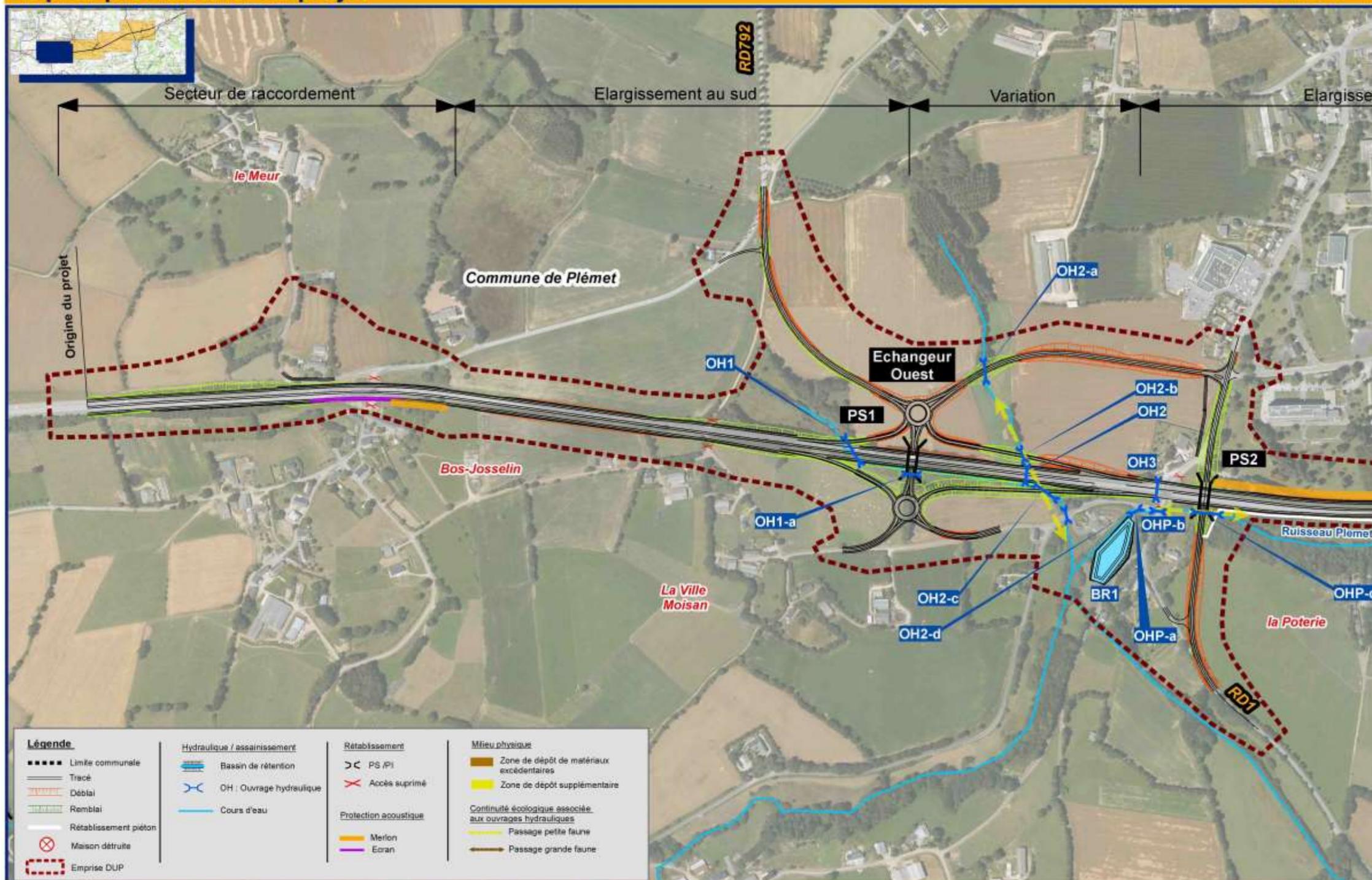
ANNEXE 4 – Plan prévisionnel du projet

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

0	06/04/17	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION

Le plan prévisionnel du projet

Planche 1



Légende			
<ul style="list-style-type: none"> Limite communale Tracé Déblai Remblai Rétablissement piéton Maison détruite Emprise DUP 	Hydraulique / assainissement <ul style="list-style-type: none"> Bassin de rétention OH : Ouvrage hydraulique Cours d'eau 	Rétablissement <ul style="list-style-type: none"> PS / PI Accès supprimé Protection acoustique <ul style="list-style-type: none"> Merlon Ecran 	Milieu physique <ul style="list-style-type: none"> Zone de dépôt de matériaux excédentaires Zone de dépôt supplémentaire Continuité écologique associée aux ouvrages hydrauliques <ul style="list-style-type: none"> Passage petite faune Passage grande faune

Plémet 06/03/2017

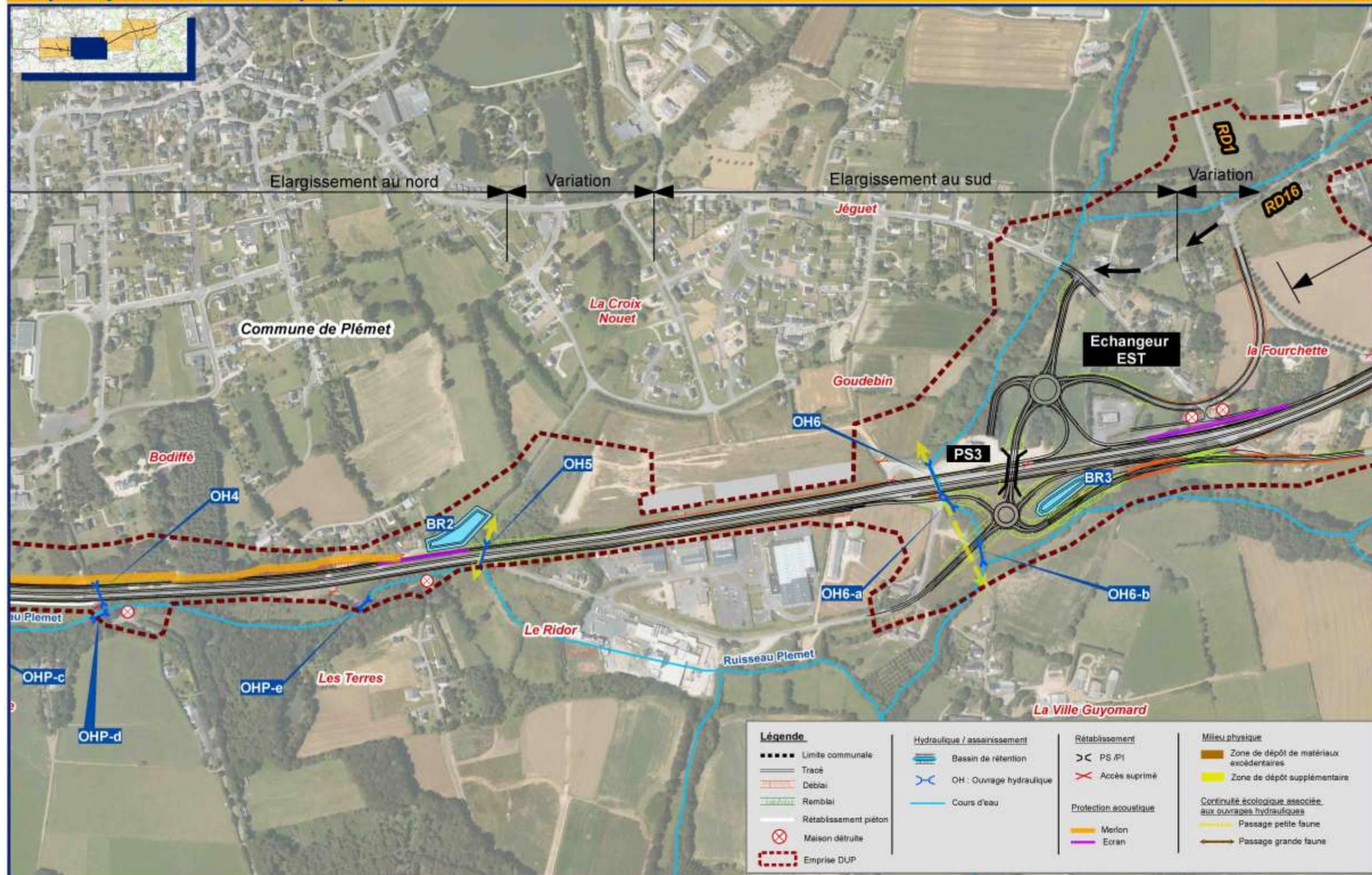


Fond de carte : Dalet_BDOortho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2016



Le plan prévisionnel du projet

Planche 2



Plémet 06/03/2017

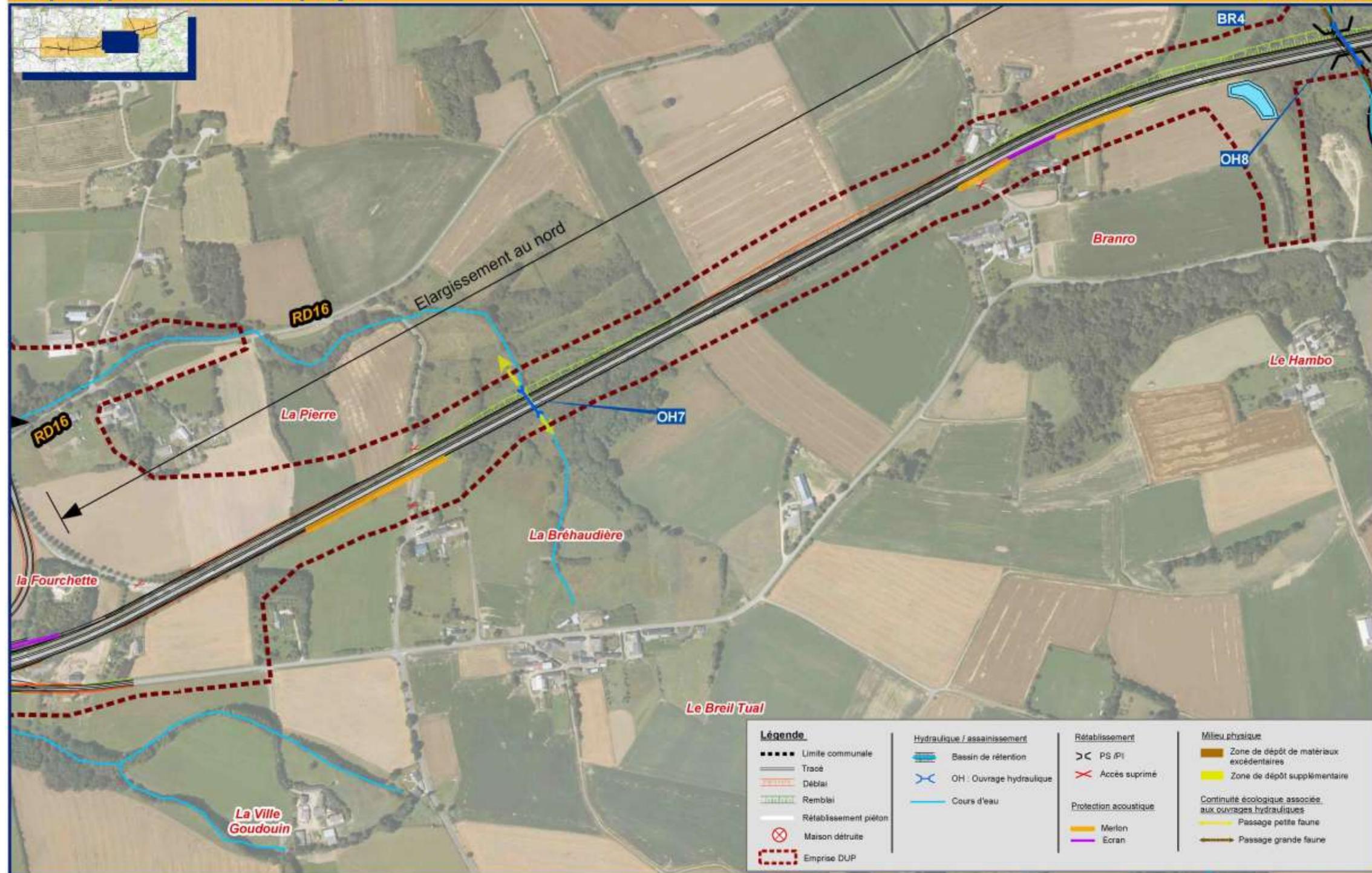


Fond de carte : Daïles_BDOrho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2016

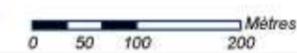


Le plan prévisionnel du projet

Planche 3



Plémet 06/03/2017

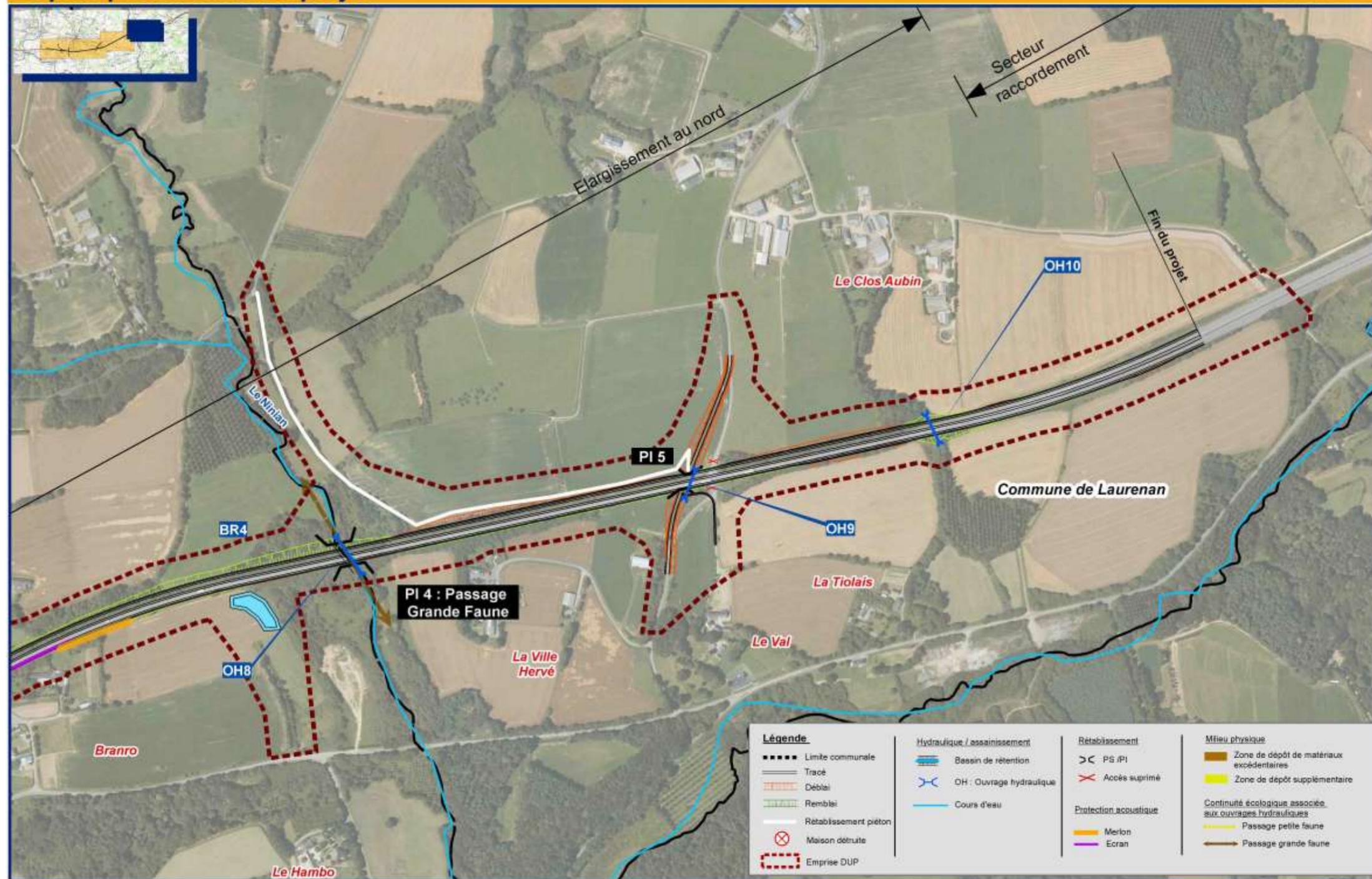


Fond de carte : Dalles_BDOOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2016



Le plan prévisionnel du projet

Planche 4



Plémet 06/03/2017



0 50 100 200 Mètres

Fond de carte : Dalles_BDOthe2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2016



DREAL BRETAGNE

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

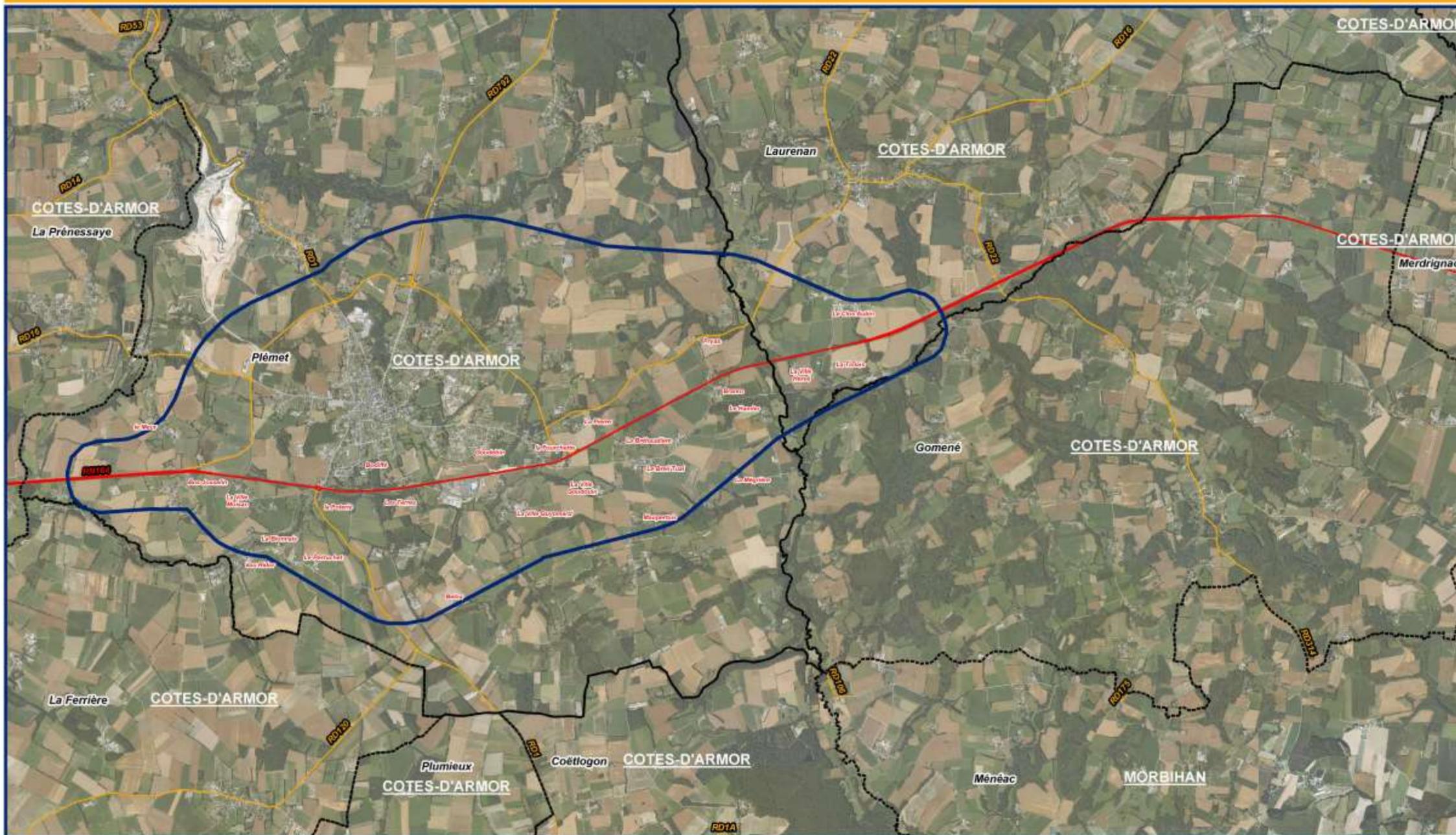
EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 5 – VUE AERIENNE DU SITE

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

0	03/04/17	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION

VUE AERIENNE



Légende

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

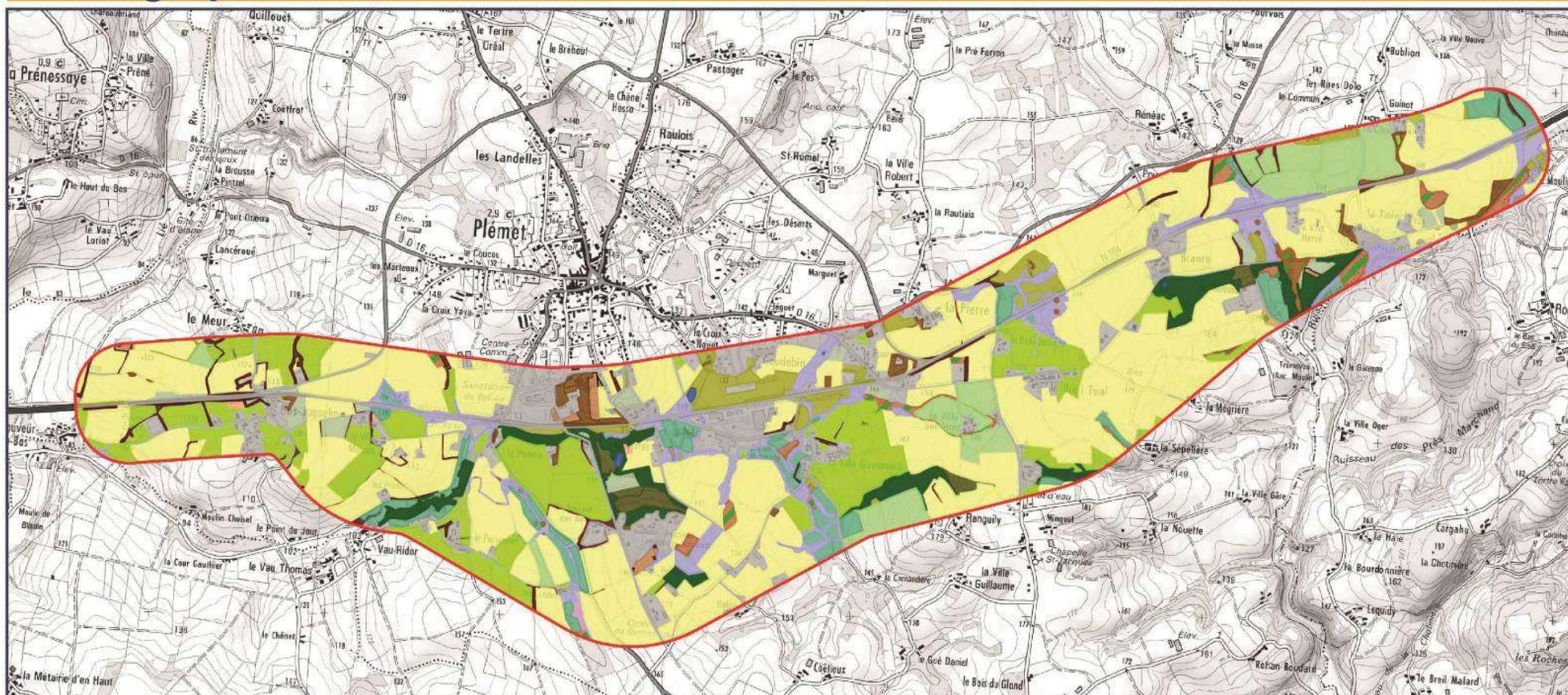
Plémet 06/04/2017

INGÉROP *Inventons demain* Echelle : 1/22 000e

0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles_BDOortho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2017

Cartographie des habitats naturels observés



Légende

Aire d'étude

Habitats naturels observés

Chênaies-charmaies (CB: 41.2)

Hêtraies atlantiques acidiphiles (CB:41.12 EUR28: 9120-2)

Alignements d'arbres (CB: 84.1)

Forêts de frênes et d'aulnes des fleuves médio-européens (CB: 44.3)

Autres plantation d'arbres feuillus (CB: 83.325)

Plantations de conifères (CB:83.31)

Plantations de conifères et arbres feuillus (83.31 x 83.325)

Plantations de peupliers (83.321)

Formations riveraines de saules (CB: 44.1)

Formations riveraines de saules, d'aulnes et de frênes (CB:44.1 x 44.3)

Communautés à Reine des prés et communautés associées (CB: 37.1 et EUR 28: 6430-4)

Terrains en friches (CB: 87.1)

Eaux douces (CB: 22.1)

Prairies à fourrages des plaines (CB: 38.2)

Prairies humides eutrophes (CB: 37.2)

Prairies mésophiles (CB:38.1)

Prairies sèches améliorées (CB: 81.1)

Terrains en friches et Cultures (CB:87.1 x 82)

Cultures (CB: 82)

Vergers (CB:83.15)

Villes, villages et sites industriels (CB: 86)

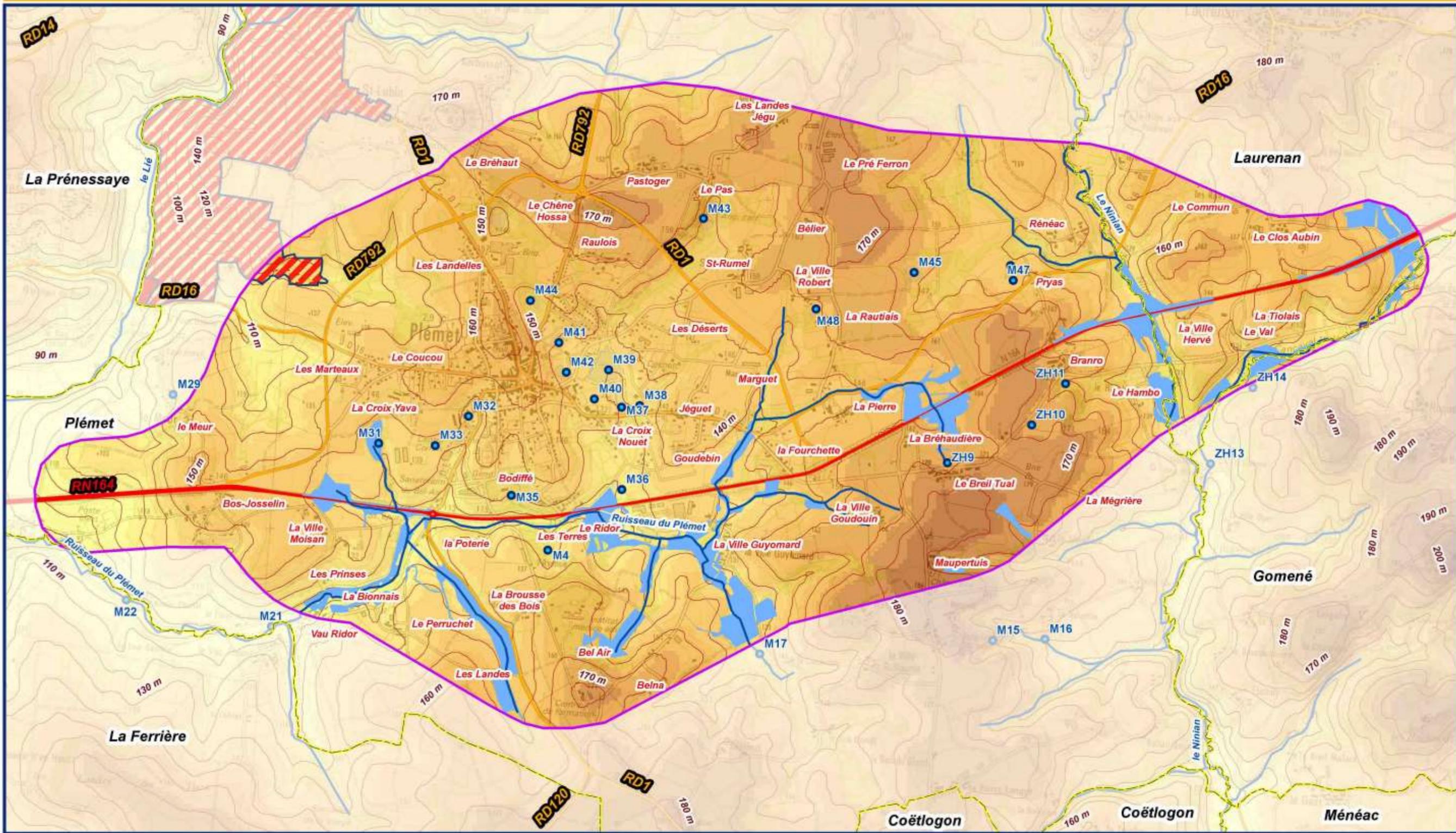


0 320 640 m

© DREAL BRETAGNE - Tous droits réservés - Sources : ©IGN Geofla®, © BIOTOPE SAFEGE ARCADIS (2013)
Cartographie : Biotope, 2013



Le relief et l'hydrographie



Légende

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

Le relief

Courbes de niveau

Altitude

	< à 110 m		140 m à 150 m		180 m à 190 m
	110 m à 120 m		150 m à 160 m		190 m à 200 m
	120 m à 130 m		160 m à 170 m		200 m à 210 m
	130 m à 140 m		170 m à 180 m		> à 210 m

L'hydrographie

- Points eau identifiés
- Cours d'eau permanent
- Zones humides
- Périmètre de Protection AEP Protection rapprochée

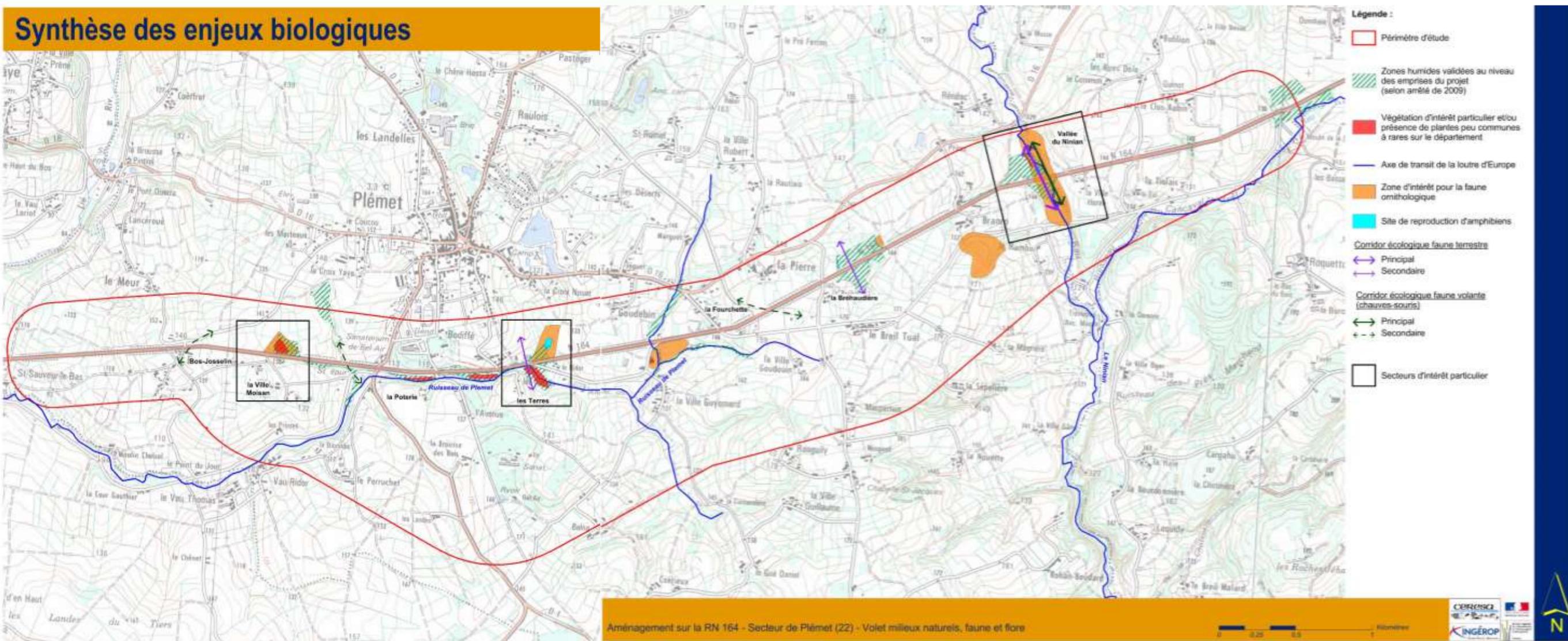
INGÉROP
Inventons demain

Echelle : 1/22 000e

0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles_BDOOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2015





DREAL BRETAGNE

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

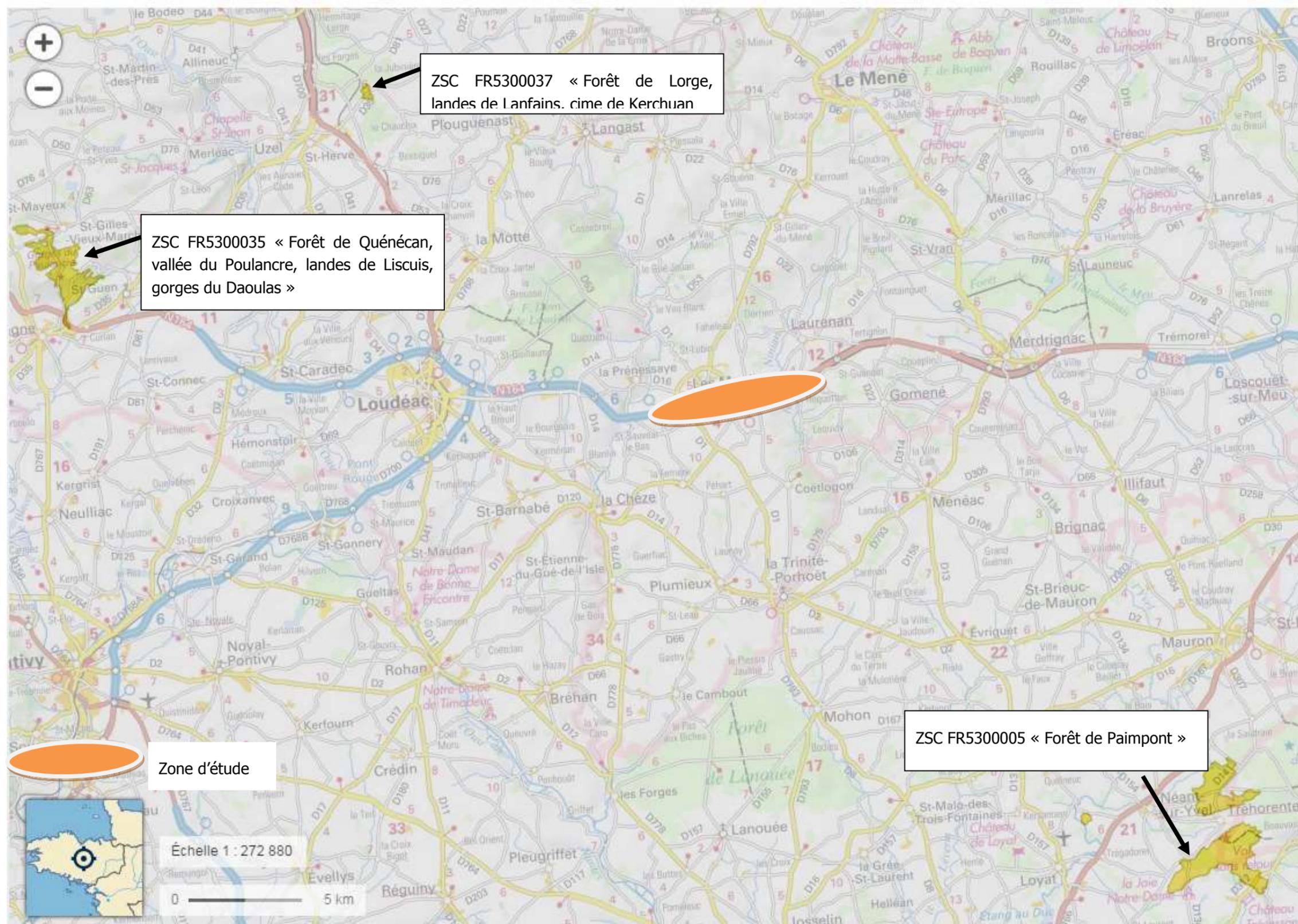


EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 6 – Localisation des sites Natura 2000

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

0	03/04/17	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION



DREAL BRETAGNE

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

EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 7 – Tableau des impacts et mesures

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

1	07/04/17	Reprise suite aux remarques du 06/07	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
0	03/04/17	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION

THEMATIQUES	IMPACTS PERMANENTS	MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	SUIVI DE L'EFFET DES MESURES	PROCEDURES
SOLS ET SOUS-SOLS EAUX SOUTERRAINES	Des mouvements de terre et en particulier des déblais , avec un excès de matériaux à stocker provisoirement et définitivement (107 000 m ³)	<u>Limiter/réduire</u> : Réutilisation sur site pour les remblais, la couche de forme et les merlons paysagers, <u>Compenser</u> : Création de site de stockage sur place Dépôt centre de stockage des déchets de classe 3 pour les matériaux excédentaires.	Suivi global du chantier par une personne qualifiée	Autorisation de mise en dépôt pour les matériaux non réutilisés
EAUX SUPERFICIELLES	La création de surfaces imperméabilisées , génératrices d'eaux de ruissellement, pouvant impacter les cours d'eau récepteurs de façon : – Quantitative : augmentation brutale des débits par les apports lors d'épisodes pluvieux intenses, – Qualitative : pollution chronique par les particules lessivées sur les chaussées, pollution saisonnière ou accidentelle par les substances déversées sur les voies. La surface totale de la plateforme est de 33,6 ha dont 19.9 ha totalement imperméabilisés.	<u>Limiter/réduire</u> Collecte et traitement des eaux pluviales de 4 impluviums routiers avant rejet dans le milieu naturel, permettant de limiter le débit, les charges polluantes et le stockage d'une éventuelle pollution accidentelle. <u>Compenser</u> : 4 bassins de traitement avant rejet, dont le débit de fuite est de 3 l/s/ha, conformément au SDAGE Loire Bretagne : BR1 : 3 000 m ³ pour un débit de fuite de 31 l/s, BR2 : 2 000 m ³ , pour un débit de fuite de 20 l/s BR3 : 1 200 m ³ pour un débit de fuite de 32 l/s. BR4 : 1 820m ³ pour un débit de fuite de 18l/s Le rejet s'effectuera dans le ruisseau de la Plémet (BR1), dans l'affluent du ruisseau de Plémet (BR2 et BR2) et dans le Ninian (BR4)	Suivi de la qualité de l'eau dans les cours d'eau récepteurs, au droit des stations déjà diagnostiquées, pendant la phase de travaux, à la mise en service puis pendant 5 ans.	

THEMATIQUES	IMPACTS PERMANENTS	MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	SUIVI DE L'EFFET DES MESURES	PROCEDURES																																																																																					
	<p>Le franchissement de 2 cours d'eau : Ruisseau de Plémet et le Ninian Coupure d'écoulements naturels (9 talwegs identifiés)</p>	<p><u>Limiter/réduire</u> Franchissement par des ouvrages hydrauliques dimensionnés pour la crue centennale et pour les circulations de la faune</p> <p>Le Ninian (talweg 8)</p> <table border="1" data-bbox="1172 331 1807 409"> <tr> <td>OH8</td> <td>Remplacé</td> <td>PIPO 12m x 5.7 m</td> </tr> <tr> <td>OH8a</td> <td>Conservé</td> <td>2 dalots 2 m x 2,26 m</td> </tr> </table> <p>Le ruisseau de Plémet :</p> <table border="1" data-bbox="1172 474 1807 810"> <tr> <td>OHP-e</td> <td>Conservé</td> <td>2 dalots béton de 1m de largeur et 1m de hauteur</td> </tr> <tr> <td>OHP-d</td> <td>Conservé</td> <td>Buse Ø1500</td> </tr> <tr> <td>OHP-c</td> <td>Créé</td> <td>PIPO 3,1 m x 2,1 m</td> </tr> <tr> <td>OHP-b</td> <td>Supprimé</td> <td></td> </tr> <tr> <td>OHP-a</td> <td>Conservé</td> <td>Dalot 2 x 1,2 m</td> </tr> </table> <p>Des aménagements seront mis en place pour les talwegs interceptés.</p> <table border="1" data-bbox="1127 953 1988 1673"> <thead> <tr> <th>Cours d'eau</th> <th>N°OH</th> <th>État</th> <th>Type d'ouvrage (largeur x hauteur)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Thalweg 1</td> <td>OH1</td> <td>Prolongé</td> <td>Buse Ø300</td> </tr> <tr> <td>OH1a</td> <td>Créé</td> <td>Dalot 0,5 m x 1 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Thalweg 2</td> <td>OH2a</td> <td>Créé</td> <td>Dalot 1 m x 2 m</td> </tr> <tr> <td>OH2b</td> <td>Créé</td> <td>Dalot 1,5 m x 2 m</td> </tr> <tr> <td>OH2</td> <td>Remplacé</td> <td>Dalot 1,5 m x 2</td> </tr> <tr> <td>OH2c</td> <td>Créé</td> <td>Dalot 1,5 m x 2 m</td> </tr> <tr> <td>OH2d</td> <td>Conservé</td> <td>Dalot 0,6 m x 1 m Ajout d'un fonçage Ø400</td> </tr> <tr> <td>Thalweg 3</td> <td>OH3</td> <td>Conservé</td> <td>Buse Ø800</td> </tr> <tr> <td>Thalweg 4</td> <td>OH4</td> <td>Remplacé</td> <td>Buse Ø1000</td> </tr> <tr> <td>Thalweg 5</td> <td>OH5</td> <td>Remplacé</td> <td>Dalot 1,6 m x 2,25 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">Thalweg 6</td> <td>OH6</td> <td>Conservé</td> <td>Buse Ø800</td> </tr> <tr> <td>OH6bis</td> <td>Supprimé</td> <td>Pont voute maçonnée</td> </tr> <tr> <td>OH6a</td> <td>Créé</td> <td>PIPO 2,5 m x 1,7 m</td> </tr> <tr> <td>OH6b</td> <td>Créé</td> <td>PIPO 3 m x 2 m</td> </tr> <tr> <td>Thalweg 7</td> <td>OH7</td> <td>Prolongé</td> <td>Buse Ø400</td> </tr> <tr> <td>Thalweg 9</td> <td>OH9</td> <td>Supprimé</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Thalweg 10</td> <td>OH10</td> <td>Conservé</td> <td>Buse Ø300</td> </tr> </tbody> </table>	OH8	Remplacé	PIPO 12m x 5.7 m	OH8a	Conservé	2 dalots 2 m x 2,26 m	OHP-e	Conservé	2 dalots béton de 1m de largeur et 1m de hauteur	OHP-d	Conservé	Buse Ø1500	OHP-c	Créé	PIPO 3,1 m x 2,1 m	OHP-b	Supprimé		OHP-a	Conservé	Dalot 2 x 1,2 m	Cours d'eau	N°OH	État	Type d'ouvrage (largeur x hauteur)	Thalweg 1	OH1	Prolongé	Buse Ø300	OH1a	Créé	Dalot 0,5 m x 1 m	Thalweg 2	OH2a	Créé	Dalot 1 m x 2 m	OH2b	Créé	Dalot 1,5 m x 2 m	OH2	Remplacé	Dalot 1,5 m x 2	OH2c	Créé	Dalot 1,5 m x 2 m	OH2d	Conservé	Dalot 0,6 m x 1 m Ajout d'un fonçage Ø400	Thalweg 3	OH3	Conservé	Buse Ø800	Thalweg 4	OH4	Remplacé	Buse Ø1000	Thalweg 5	OH5	Remplacé	Dalot 1,6 m x 2,25 m	Thalweg 6	OH6	Conservé	Buse Ø800	OH6bis	Supprimé	Pont voute maçonnée	OH6a	Créé	PIPO 2,5 m x 1,7 m	OH6b	Créé	PIPO 3 m x 2 m	Thalweg 7	OH7	Prolongé	Buse Ø400	Thalweg 9	OH9	Supprimé		Thalweg 10	OH10	Conservé	Buse Ø300		<p>Dossier spécifique d'évaluation des incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques établi dans les phases ultérieures</p>
OH8	Remplacé	PIPO 12m x 5.7 m																																																																																							
OH8a	Conservé	2 dalots 2 m x 2,26 m																																																																																							
OHP-e	Conservé	2 dalots béton de 1m de largeur et 1m de hauteur																																																																																							
OHP-d	Conservé	Buse Ø1500																																																																																							
OHP-c	Créé	PIPO 3,1 m x 2,1 m																																																																																							
OHP-b	Supprimé																																																																																								
OHP-a	Conservé	Dalot 2 x 1,2 m																																																																																							
Cours d'eau	N°OH	État	Type d'ouvrage (largeur x hauteur)																																																																																						
Thalweg 1	OH1	Prolongé	Buse Ø300																																																																																						
	OH1a	Créé	Dalot 0,5 m x 1 m																																																																																						
Thalweg 2	OH2a	Créé	Dalot 1 m x 2 m																																																																																						
	OH2b	Créé	Dalot 1,5 m x 2 m																																																																																						
	OH2	Remplacé	Dalot 1,5 m x 2																																																																																						
	OH2c	Créé	Dalot 1,5 m x 2 m																																																																																						
	OH2d	Conservé	Dalot 0,6 m x 1 m Ajout d'un fonçage Ø400																																																																																						
Thalweg 3	OH3	Conservé	Buse Ø800																																																																																						
Thalweg 4	OH4	Remplacé	Buse Ø1000																																																																																						
Thalweg 5	OH5	Remplacé	Dalot 1,6 m x 2,25 m																																																																																						
Thalweg 6	OH6	Conservé	Buse Ø800																																																																																						
	OH6bis	Supprimé	Pont voute maçonnée																																																																																						
	OH6a	Créé	PIPO 2,5 m x 1,7 m																																																																																						
	OH6b	Créé	PIPO 3 m x 2 m																																																																																						
Thalweg 7	OH7	Prolongé	Buse Ø400																																																																																						
Thalweg 9	OH9	Supprimé																																																																																							
Thalweg 10	OH10	Conservé	Buse Ø300																																																																																						

THEMATIQUES	IMPACTS PERMANENTS	MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	SUIVI DE L'EFFET DES MESURES	PROCEDURES
FAUNE, FLORE ET MILIEUX NATURELS	Aucun impact sur des espaces naturels bénéficiant d'outils de reconnaissance régionale (ZNIEFF) ou d'outils contractuels ou réglementaires de protection (Natura 2000, APPB, Réserve naturelle, etc.)	-	-	-
	Suppression de zones humides (bas-fonds boisés et prairies essentiellement) à hauteur de 1,47 ha	<u>Limiter/réduire</u> : Choix d'un aménagement sur place de la voie et modification des emprises du projet (rétablissements routiers et bassins d'orage notamment) permettant de limiter fortement les emprises sur les zones humides. <u>Compenser</u> : réhabilitation de zones humides remblayées le long du Rau de Plémet et extension d'une zone humide existante à la Ville-Moisan (1,49 ha restauré à proximité immédiate du projet)	Accompagnement des travaux (assistance environnementale à maîtrise d'ouvrage) et suivi sur 5 ans des mesures (végétation)	Mesures compensatoires à préciser dans le cadre du dossier loi sur l'eau
	Coupsures 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. <u>NB</u> : Impact positif à terme, comparé à la situation actuelle (RN 164 peu transparente pour la faune actuellement)	<u>Limiter</u> : Choix d'un aménagement sur place permettant de ne pas créer de coupure supplémentaire <u>Réduire</u> : Restauration des continuités écologiques au niveau des ouvrages sous voirie (prise en compte de la transparence écologique de ces derniers) : aménagement de 7 OH équipés de banquettes ou de buses sèches en parallèle ; 4 OH en PIPO permettant de préserver de larges banquettes en rive, dont 1 spécifique pour la grande faune au niveau de la traversée du Ninian. Implantation des OH dans la continuité du lit pour respecter la continuité piscicole. <u>Compenser</u> : Sans objet	Suivi de certains OH sur 3 ans pour évaluer leur efficacité (pièges photographiques et recherche d'épreintes de loutre)	Prise en compte dans le dossier loi sur l'eau
	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)	<u>Limiter</u> : Choix d'un aménagement sur place permettant de ne pas créer de coupure supplémentaire <u>Réduire</u> : Mise en place de banquettes et/ou buses associés aux OH pour favoriser le transit des animaux sous la chaussée (<i>cf. mesures associées aux continuités écologiques</i>) <u>Compenser</u> : Réalisation de plantations bocagères et de boisements pour réorienter les espèces parallèlement à la route et créer des « tremplins écologiques ». Mise en place de grillage à faune le long de la route.	Suivi de la mortalité routière faune (Recueil données de collision par l'agence départementale)	-
	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 exploités par les chauves-souris.	<u>Limiter - réduire</u> : Choix d'un aménagement sur place permettant de limiter l'emprise sur les habitats naturels (limite la consommation d'espace). <u>Compenser</u> : Création d'habitats de substitution pour les espèces concernées : <ul style="list-style-type: none"> - amphibiens : creusement d'une petite dépression en pied de remblais sur le secteur de la « Poterie » et création d'une mare de substitution dans le secteur de « Branro » ; - linotte mélodieuse et bruant jaune : Reconstitution de leurs habitats (fourré à ajonc d'Europe) dans les délaissés de l'échangeur Est ; - chauves-souris : plantations bocagères pour réorienter les espèces (<i>cf. ci-avant</i>) et mise en place d'un pont avec une ouverture large (12 m), au niveau de la traversée du Ninian, pour favoriser le transit des animaux sous voirie. 	Suivi environnemental lors des travaux. Suivi des populations sur 3 ans (amphibiens, chauves-souris et oiseaux).	Dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées.

THEMATIQUES	IMPACTS PERMANENTS	MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	SUIVI DE L'EFFET DES MESURES	PROCEDURES
	Suppression de 3,2 ha de bois et de 3,7 km de haie bocagère.	<u>Limiter - réduire</u> : Choix d'un aménagement sur place permettant de limiter l'impact sur les habitats naturels et d'éviter de créer des coupures supplémentaires (fractionnement) dans les habitats. <u>Compenser</u> : plantation de 10,8 ha de bois et massifs arbustifs et de 5,8 km de haies bocagères et haies arbustives dans le cadre de l'insertion paysagère du projet.	Suivi environnemental des travaux.	-
PAYSAGES	Artificialisation des paysages autour du projet	<u>Limiter/réduire</u> : Choix d'un aménagement sur place s'appuyant sur une voie existante et permettant de limiter les emprises artificialisées. <u>Compenser</u> : Mise en place de plantations bocagères et d'aménagements paysagers pour intégrer les ouvrages.	Suivi environnemental lors des travaux.	-
	Travaux impactant un périmètre de protection d'un monument historique inscrit (croix en covisibilité avec le projet)	<u>Limiter/réduire</u> : Mise en place d'aménagements paysagers pour accompagner les nouvelles voies routières <u>Compenser</u> : Sans objet	Contrôle de l'intégrité du monument après travaux	Travaux soumis à l'avis de l'ABF dans le cadre d'une instruction au titre du code de l'urbanisme (mise en compatibilité du PLU, permis d'aménager, etc.)
TOURISME ET LOISIRS	Suppression d'une aire de repos à Bel Air	<u>Limiter/réduire</u> : Sans objet <u>Compenser</u> : Recherche d'une solution à l'étude (nouvelle aire de repos à créer entre Merdrignac et Plémet)	-	-
	Suppression d'une piste piétons / 2 roues entre le carrefour de Bel Air et la route de l'Avenue	<u>Limiter/réduire</u> : Sans objet <u>Compenser</u> : Aménagement d'un sentier piéton en site propre au sud de la future voirie, entre la voie d'accès au PS3 et la route de l'Avenue (pas d'allongement de parcours)	-	-
	Coupure d'un chemin de grande randonnée (GR) à hauteur de Branro. <u>NB</u> : Impact positif à terme car le GR traverse actuellement la RN 164 (traversée non sécurisée).	<u>Limiter/réduire</u> : Choix d'un aménagement sur place permettant de ne pas créer de coupure supplémentaire le long du GR. <u>Compenser</u> : Mise en place d'un itinéraire de substitution rejoignant le PI5	-	Procédure détournement d'un GR ?

THEMATIQUES	IMPACTS PERMANENTS	MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	SUIVI DE L'EFFET DES MESURES	PROCEDURES
MILIEU HUMAIN	Destruction de quatre habitations	<u>Compenser</u> : Acquisition de quatre habitations	-	A ce stade, acquisition à l'amiable
	Coupure des accès directs à la RN 164 Modification des conditions de desserte	<u>Limiter/réduire</u> : Le projet prévoit : Deux échangeurs respectivement implantés entre le carrefour de la Ville Moisan et le giratoire de Bel-Air (échangeur Ouest), et à mi-distance de la ZA de Ridor et du carrefour de la Fourchette (échangeur Est), Des passages dénivelés destinés au rétablissement sans échanges des voies de communication locales (PS1 à la Ville Moisan, PS2 à la Poterie (RD1), PS3 au niveau du Ridor, PS4 pour le rétablissement du Ninian, PI 5 à la Tiolais sur la commune de Laurenan), Des voies de desserte créées pour assurer à la fois la continuité des communications de part et d'autre de la RN 164, et le désenclavement des lieux-dits dont les conditions d'accès sont modifiées par la mise à 2x2 voies de la RN 164 (suppression des carrefours plans).	-	Dossier de classement /déclassement de certains axes.
DOCUMENTS D'URBANISME	Plémet : le projet coupe <ul style="list-style-type: none"> zones Ue : zone regroupant les principaux équipements sportifs Zones 1AUy : Secteur affecté aux activités économiques zone N : Zone naturelle à protéger zone Nzh : secteur correspondant aux zones humides zones agricoles (A) 	Le projet n'est pas compatible avec le PLU en vigueur. Une procédure de mise en compatibilité est nécessaire.	-	-
	Laurénan : coupe zones NC et ND	Projet compatible avec les orientations du POS en vigueur au moment de l'élaboration du présent dossier DUP mais qui sera remplacé, avant prise de l'arrêté DUP du présent projet, par un nouveau document d'urbanisme (PLU) qui permettra lui aussi la réalisation du projet.	-	
SERVITUDES ET RESEAUX	Interception servitudes monuments historiques Et de réseaux électriques et de canalisation gaz	<u>Limiter/réduire</u> : Insertion paysagère du projet <u>Compenser</u> : Maintien sur place ou restructuration des réseaux existants	-	Demande d'autorisation de travaux auprès des concessionnaires (DICT)
ACTIVITES AGRICOLES	Emprise sur les terres agricoles (21.25 ha)	<u>Limiter/réduire</u> : Choix d'un aménagement sur place <u>Compenser</u> : Échanges de terres ou indemnités pour les exploitants	-	

THEMATIQUES	IMPACTS PERMANENTS	MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	SUIVI DE L'EFFET DES MESURES	PROCEDURES																																																																								
	Impacts sur les déplacements	<p><u>Limiter/réduire</u> : Choix d'un aménagement sur place</p> <p><u>Compenser</u> : Création d'un pont agricole reliant Le Clos Aubin à la Tiolais Indemnités en cas d'allongement de parcours</p>	-																																																																									
CONTEXTE SONORE	<p>La mise à 2x2 voies de la RN164 entraîne une modification de la contribution sonore du projet.</p> <p>Les seuils réglementaires sont dépassés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 => 1 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 	<p><u>Limiter/réduire</u> : le choix du côté d'élargissement s'est effectué en fonction du bâti présent.</p> <p><u>Compenser</u> :</p> <p>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.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lieu-dit</th> <th>Mesures retenues</th> <th colspan="2">Caractéristiques techniques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BOS-JOSSELIN</td> <td>Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon</td> <td>He = 3m /RN Le = 140m</td> <td>Hm = 3.50m /RN Lm = 82m</td> </tr> <tr> <td>LE MEUR</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">2 habitations</td> </tr> <tr> <th>Lieu-dit</th> <th>Mesures retenues</th> <th colspan="2">Caractéristiques techniques</th> </tr> <tr> <td>LA VILLE MOISAN</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">2 habitations</td> </tr> <tr> <td>RD1-OUEST</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">2 habitations</td> </tr> <tr> <td>RD1-OUEST Centre Plémet</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">3 habitations</td> </tr> <tr> <td>Centre de Rééducation</td> <td>Protection à la source type Merlon + acquisition</td> <td>Hm = 4m /RN Lm = 425m</td> <td>1 bâtiment</td> </tr> <tr> <td>LA POTERIE</td> <td>Acquisition Protection de façade</td> <td colspan="2">1 habitation 2 habitations</td> </tr> <tr> <td>BODIFFÉ</td> <td>Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon</td> <td>He = 3m /RN Le = 140m</td> <td>Hm = 3m /TN Lm = 360m</td> </tr> <tr> <td>LES TERRES</td> <td>Protection de façade Acquisition</td> <td colspan="2">2 habitations 1 habitation</td> </tr> <tr> <td>LE RIDOR</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">1 habitation</td> </tr> <tr> <td>LA FOURCHETTE – échangeur Ouest</td> <td>Protection à la source type Écran absorbant Protection de façade</td> <td>He = 3.50m /RN Le = 225m</td> <td>1 habitation</td> </tr> <tr> <td>LA FOURCHETTE – EST Nord RN164</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">1 habitation</td> </tr> <tr> <td>LA FOURCHETTE – EST Sud RN164</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">2 habitations</td> </tr> <tr> <td>LA BREHAUDIÈRE</td> <td>Protection à la source type Merlon</td> <td>Hm = 3m /RN Lm = 242m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>BRANRO NORD</td> <td>Protection de façade</td> <td colspan="2">2 habitations</td> </tr> <tr> <td>BRANRO SUD</td> <td>Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon</td> <td>Hm = 2m /RN Lm = 85m</td> <td>He = 3.50m /RN Lm = 130m Hm = 2m /RN Lm = 118m</td> </tr> </tbody> </table>	Lieu-dit	Mesures retenues	Caractéristiques techniques		BOS-JOSSELIN	Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon	He = 3m /RN Le = 140m	Hm = 3.50m /RN Lm = 82m	LE MEUR	Protection de façade	2 habitations		Lieu-dit	Mesures retenues	Caractéristiques techniques		LA VILLE MOISAN	Protection de façade	2 habitations		RD1-OUEST	Protection de façade	2 habitations		RD1-OUEST Centre Plémet	Protection de façade	3 habitations		Centre de Rééducation	Protection à la source type Merlon + acquisition	Hm = 4m /RN Lm = 425m	1 bâtiment	LA POTERIE	Acquisition Protection de façade	1 habitation 2 habitations		BODIFFÉ	Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon	He = 3m /RN Le = 140m	Hm = 3m /TN Lm = 360m	LES TERRES	Protection de façade Acquisition	2 habitations 1 habitation		LE RIDOR	Protection de façade	1 habitation		LA FOURCHETTE – échangeur Ouest	Protection à la source type Écran absorbant Protection de façade	He = 3.50m /RN Le = 225m	1 habitation	LA FOURCHETTE – EST Nord RN164	Protection de façade	1 habitation		LA FOURCHETTE – EST Sud RN164	Protection de façade	2 habitations		LA BREHAUDIÈRE	Protection à la source type Merlon	Hm = 3m /RN Lm = 242m		BRANRO NORD	Protection de façade	2 habitations		BRANRO SUD	Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon	Hm = 2m /RN Lm = 85m	He = 3.50m /RN Lm = 130m Hm = 2m /RN Lm = 118m	Réalisation d'une campagne de mesures in situ, environ 6 mois après la réalisation de la voie de liaison.	
Lieu-dit	Mesures retenues	Caractéristiques techniques																																																																										
BOS-JOSSELIN	Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon	He = 3m /RN Le = 140m	Hm = 3.50m /RN Lm = 82m																																																																									
LE MEUR	Protection de façade	2 habitations																																																																										
Lieu-dit	Mesures retenues	Caractéristiques techniques																																																																										
LA VILLE MOISAN	Protection de façade	2 habitations																																																																										
RD1-OUEST	Protection de façade	2 habitations																																																																										
RD1-OUEST Centre Plémet	Protection de façade	3 habitations																																																																										
Centre de Rééducation	Protection à la source type Merlon + acquisition	Hm = 4m /RN Lm = 425m	1 bâtiment																																																																									
LA POTERIE	Acquisition Protection de façade	1 habitation 2 habitations																																																																										
BODIFFÉ	Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon	He = 3m /RN Le = 140m	Hm = 3m /TN Lm = 360m																																																																									
LES TERRES	Protection de façade Acquisition	2 habitations 1 habitation																																																																										
LE RIDOR	Protection de façade	1 habitation																																																																										
LA FOURCHETTE – échangeur Ouest	Protection à la source type Écran absorbant Protection de façade	He = 3.50m /RN Le = 225m	1 habitation																																																																									
LA FOURCHETTE – EST Nord RN164	Protection de façade	1 habitation																																																																										
LA FOURCHETTE – EST Sud RN164	Protection de façade	2 habitations																																																																										
LA BREHAUDIÈRE	Protection à la source type Merlon	Hm = 3m /RN Lm = 242m																																																																										
BRANRO NORD	Protection de façade	2 habitations																																																																										
BRANRO SUD	Protection à la source type Ecran absorbant + Merlon	Hm = 2m /RN Lm = 85m	He = 3.50m /RN Lm = 130m Hm = 2m /RN Lm = 118m																																																																									

THEMATIQUES	IMPACTS PERMANENTS	MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	SUIVI DE L'EFFET DES MESURES	PROCEDURES
AIR	Les résultats de l'étude montrent qu'aucun risque d'effets systémiques liés à l'exposition au benzène n'est caractérisé au droit des sites sensibles.	Aucune mesure spécifique n'est envisagée	-	



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la mise à 2x2 voies de la RN 164 – Aménagement du secteur de Plémet (22)

n°Ae : 2016-51

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 21 septembre 2016 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la mise à 2x2 voies de la RN 164 – Aménagement du secteur de Plémet (22).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Thierry Galibert, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Etienne Lefebvre, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeld, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, Sophie Fonquernie, François Letourneux, Serge Muller, François-Régis Orizet, Gabriel Ullmann.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis le 16 juin 2016 par le préfet des Côtes d'Armor, le dossier ayant été reçu complet le 22 juin 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 I et II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 24 juin 2016 :

- *la ministre chargée de la santé,*
- *le préfet du département des Côtes d'Armor, et a pris en compte sa contribution du 22 juillet 2016.*

En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté par courrier en date du 24 juin 2016 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne.

Sur le rapport de François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

La RN 164 est l'axe routier principal du centre de la Bretagne, d'une longueur totale de 162 km. Le projet s'inscrit dans le programme de sa mise à 2x2 voies et concerne une section de 8 km environ au niveau de Plémet (22), conduisant à une augmentation de 90 à 110 km/h de la vitesse limite autorisée.

L'opération est placée sous maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par les services de la DREAL Bretagne. Les principaux objectifs poursuivis sont le développement du territoire et l'amélioration du confort, de la sécurité des usagers et de la compétitivité économique des secteurs traversés. Le dossier vise à obtenir une déclaration d'utilité publique.

L'aménagement prévu est réalisé « en lieu et place », sur le tracé de la RN 164 actuelle. Ce choix permet d'éviter une part importante des impacts environnementaux potentiels.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux portent sur les continuités écologiques, les zones humides, et la cohérence du projet et du programme (qui augmentent fortement les émissions de gaz à effet de serre liées à l'infrastructure) avec les engagements pris par le pays en la matière.

La démarche d'évaluation environnementale est bien maîtrisée et exposée.

Concernant la phase travaux, l'Ae recommande de préciser les critères environnementaux qu'il est prévu de fixer aux entreprises pour déterminer les aires de chantier.

Concernant la phase d'exploitation, l'Ae recommande notamment de :

- reprendre et compléter l'analyse des fonctionnalités des boisements et haies détruits, pour en améliorer qualitativement la compensation,
- étudier et mettre en œuvre des mesures de compensation de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre,
- conclure sur le besoin ou non de mesures de réduction supplémentaires du bruit sur l'itinéraire de substitution (mis en place notamment pour les cyclistes et pour les véhicules agricoles), au titre des impacts indirects du projet,
- exposer la manière dont seront pris en compte les impacts sonores sur l'ensemble du programme de mise à 2x2 voies de la RN 164.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général

L'aménagement à 2x2 voies (avec augmentation de 90 à 110 km/h de la vitesse autorisée) de la RN 164, axe routier principal du centre de la Bretagne, est placé sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par les services de la DREAL Bretagne. Il est inscrit au programme de modernisation des itinéraires² (PDMI) 2009–2014 pour 116 M€. Le pacte d'avenir pour la Bretagne³ fixe l'objectif de son achèvement, et le projet présenté a été inscrit au contrat de plan État/Région (CPER) 2015–2020 signé le 11 mai 2015, qui prévoit un financement de 237 M€.

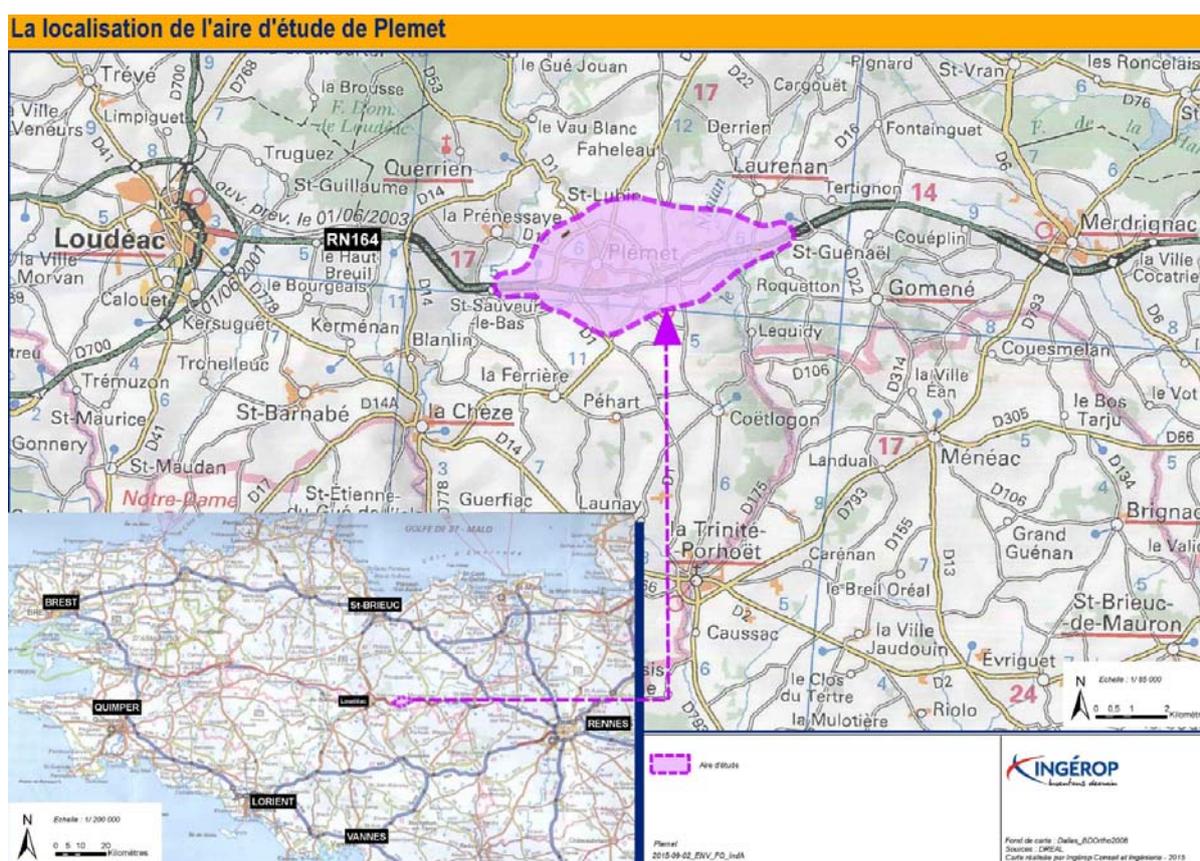


Figure 1 : Plan de situation (source : étude d'impact)

² Voir <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/le-programme-de-modernisation-des-itineraires-pdmi-a2835.html>

³ Signé le 13 décembre 2013 par le premier ministre, le préfet de région et le président de la région Bretagne. Il est consultable sur : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/bretagne/Grands-dossiers/Pacte-d-avenir-pour-la-Bretagne>

Le projet porte sur le secteur de Plémet (22). Ses objectifs sont le développement du territoire et l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers.

1.2 Programme de rattachement du projet

Le projet appartient à un programme de travaux visant à assurer, entre Châteaulin (29) et Montauban-de-Bretagne (35), une alternative aux deux grands axes, de Rennes vers le Finistère, que sont les RN 12 au nord et RN 165 au sud, un renforcement de la desserte du centre de la Bretagne, une amélioration des conditions de confort et de sécurité, et une amélioration de la compétitivité économique des secteurs traversés.

L'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire de 162 km de la RN 164, de Saint-Méen (RN 12) à Châteaulin, a été décidé en 1995 par l'État. Il a été repris par le pacte d'avenir pour la Bretagne mentionné ci-dessus. Le dossier présente l'état d'avancement des diverses opérations du programme – dont certaines on déjà fait l'objet d'un avis⁴ de l'Ae.

1.3 Présentation du projet et des aménagements

1.3.1 Le projet

Le projet présenté porte sur une section de 7,7 km de long située sur les communes de Plémet et Lauréan. La plateforme routière prévue est à deux chaussées séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, une bande d'arrêt d'urgence et une berme⁵.

L'infrastructure prend place essentiellement sur le tracé de la route existante.

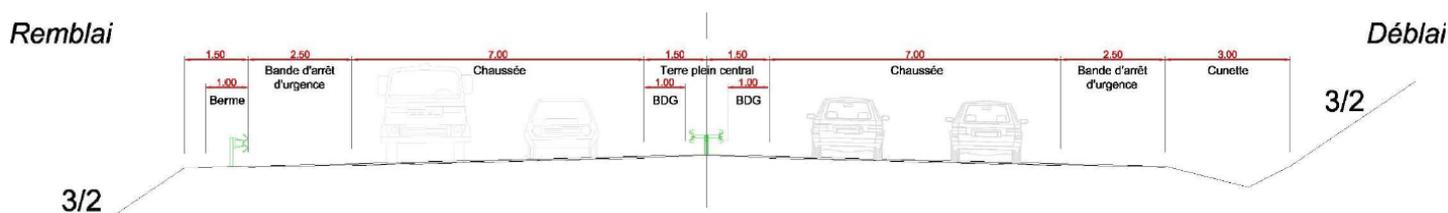


Figure 2 : Profil type de l'aménagement prévu en section à 2x2 voies (source : étude d'impact)

Il est également prévu de créer deux échangeurs, l'un à l'ouest avec les RD 1 et RD 792, l'autre à l'est avec les RD 1 et RD 16. Par ailleurs, les cinq voies de circulation coupées par le projet seront rétablies. Un ouvrage mixte (hydraulique et passage grande faune) sera créé, ainsi que neuf ouvrages hydrauliques. Un chemin de randonnée sera rétabli.

L'assainissement sera réalisé au moyen d'une collecte séparée des eaux de ruissellement (séparation entre celles qui sont issues de la plateforme et les autres) et de bassins de rétention.

⁴ Avis n° Ae 2013-99 du 13 novembre 2013, n° Ae 2014-116 du 11 mars 2015 et n° Ae 2016-10 du 20 avril 2016.

⁵ La berme d'une route est la partie non carrossable de l'accotement d'une route.

Les travaux produiront de l'ordre de 280 000 m³ de déblais, dont 60 % devraient être réutilisables en remblais. Le reste, environ 110 000 m³, sera réutilisé dans les merlons anti-bruit, par les aménagements paysagers, ou mis en dépôts sur des délaissés agricoles situés à proximité immédiate de l'infrastructure et parfois délimités par d'autres routes ou par des bretelles d'accès.

Du fait du parti d'aménagement (conformité à l'ICTAAL⁶, route de catégorie L2, statut de voie express, vitesse maximale autorisée de 110 km/h), certains usagers (notamment, cyclistes et véhicules agricoles) ne pourront plus l'emprunter. Un itinéraire de substitution est prévu pour ces derniers.

1.3.2 Coût du projet

Le coût du projet est évalué à environ 50 M€, avec de notables variations d'une partie à l'autre du dossier (« 54 M€ » en page 6 de la notice – pièce B, et « 43,2 M€ TTC valeur 2015 » en page 11 du même document), qu'il conviendrait d'expliquer au lecteur. Le coût des mesures d'insertion environnementale est estimé à 3,69 M€ HT.

Les travaux sont prévus pour 2019. La mise en service est envisagée pour 2022.

1.4 Procédures

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6° c)⁷ du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement⁸.

Le dossier présenté est le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). L'enquête publique porte aussi sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Plémet.

Après la DUP, un dossier de demande d'autorisation unique⁹ est prévu, au titre de la loi sur l'eau¹⁰ et au titre du régime d'interdiction stricte de perturbation, déplacement ou destruction d'animaux ou de végétaux issus d'espèces protégées ou de leurs habitats¹¹.

En raison des caractéristiques du projet, il n'est *a priori* pas envisagé d'aménagement foncier, agricole et forestier.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le dossier présente une bonne hiérarchisation des enjeux.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

⁶ Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison.

⁷ « 6° c) travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ou d'élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus. »

⁸ La question de l'application de la rubrique n° 48 peut se poser (« affouillements ou exhaussements du sol excédant deux mètres et qui portent sur une superficie égale ou supérieure à deux hectares »).

⁹ Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, une procédure unique intégrée est mise en œuvre, conduisant à une décision unique du préfet de département, et regroupant l'ensemble des décisions de l'État relevant du code de l'environnement et du code forestier.

¹⁰ Articles L. 214-1 et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

¹¹ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

- les continuités écologiques, dans un contexte d'augmentation de la largeur de l'infrastructure routière,
- les zones humides,
- l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Les enjeux naturalistes les plus forts se situent au niveau des franchissements des deux secteurs à enjeux que sont celui du ruisseau de Plémet et la vallée du Ninian.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Commentaire général

Le dossier est d'une présentation claire et complète. La démarche de l'évaluation environnementale est bien maîtrisée et exposée. Avant de présenter les impacts du projet et les mesures associées, ses effets positifs sont évoqués, et notamment l'amélioration de la sécurité routière (quoique plus perceptible au niveau du programme que du projet), de la qualité des eaux et de la transparence hydraulique, et la réduction du risque d'inondation.

L'étude socio-économique montre la rentabilité du projet selon les critères de ce type d'analyse. Des tests de sensibilité ont été réalisés, et la date optimale de mise en service est évaluée à 2022, qui correspond à la date effectivement prévue.

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Au cours des différentes étapes d'élaboration du projet, de multiples variantes ont été étudiées et soumises à concertation. Tout d'abord, le choix entre un tracé au nord ou au sud de Plémet a été étudié, ainsi que différentes solutions dans le tracé sud. C'est finalement l'aménagement sur place, permettant d'éviter de nombreux impacts sur l'environnement, qui a été retenu.

Le dossier expose et compare clairement les solutions étudiées, qu'elles proviennent du maître d'ouvrage ou de demandes émises lors de la concertation.

2.3 Analyse de l'état initial

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) enregistré en 2011 sur la RN 164 à Plémet s'élève à 6 300 véhicules par jour dont environ 1 400 poids lourds. Sur ce trafic, 5 000 véhicules par jour sont en transit, essentiellement interne à la Bretagne.

La section de la RN 164 concernée par le projet ne présente pas de problème structurel important, si ce n'est des carrefours encore insuffisamment sécurisés. Quatre accidents corporels sont recensés entre 2008 et 2012 sur la zone d'étude, ayant provoqué le décès d'une personne et trois

hospitalisations. Selon le dossier, les accidents ne découlent pas de risques liés à l'infrastructure routière.

L'air est peu pollué, mais la RN 164 constitue la première source de pollution routière. Pour la complète information du public, le dossier gagnerait à exposer plus en détail l'ensemble des sources de pollution.

Concernant le bruit, le dossier précise que l'ambiance sonore est modérée, à l'exception de deux endroits proches de la route qui sont en ambiance non modérée. Cette affirmation ne vaut que pour les vingt récepteurs qui ont été l'objet d'une mesure du bruit. L'annexe acoustique jointe montre que le nombre d'habitations en ambiance non modérée est plus important.

Le calage du modèle acoustique semble correct, à l'exception de trois points (PF6, PF14 et PF20) pour lesquels l'estimation du modèle est inférieure de 3,1 à 3,5 dB(A) au bruit réellement mesuré. La tolérance étant usuellement de ± 2 dB(A), il conviendrait d'écarter ces points de mesure du modèle et d'en étudier les conséquences.

L'environnement du secteur du projet, doucement vallonné, est marqué par la traversée de deux cours d'eau : le ruisseau de Plémet et le Ninian. Il ne comporte toutefois aucun zonage d'inventaire ou de protection (une ZNIEFF¹² de type I est toutefois située en aval du projet sur le Ninian). Les sites Natura 2000¹³ les plus proches sont des forêts situées à une vingtaine de kilomètres, sans lien fonctionnel avec le projet.

Les milieux rencontrés sont composés d'espaces agricoles avec un réseau bocager toujours assez présent, de boisements et de zones humides éparses. L'inventaire des boisements et des haies présenté dans l'état initial fait la distinction entre ces éléments selon leur composition et leurs fonctionnalités.

La flore recensée ne comporte pas d'espèce végétale protégée, mais certains habitats abritent des espèces peu fréquentes dans le département (l'Œnanthe à feuilles de Silaüs, la Cirse des anglais, l'Écuelle d'eau notamment). Une espèce exotique envahissante, la Balsamine de l'Himalaya, a été repérée.

Les espèces animales recensées comprennent notamment deux espèces de reptiles (la Couleuvre à collier et le Léopard des murailles) et quatre espèces d'amphibiens (la Grenouille agile, le Triton palmé, la Salamandre tachetée et le Crapaud épineux). La nécessité de prendre en compte la Loutre d'Europe dans l'aménagement proposé est apparue, particulièrement pour les rétablissements hydrauliques. Une dizaine d'espèces de chauves-souris ont été recensées, avec une concentration au niveau du franchissement de la vallée du Ninian. Il en va de même pour les oiseaux, dont la présence est toutefois signalée en plusieurs autres secteurs. Le Bruant jaune, le Bouvreuil pivoine ou la Linotte mélodieuse ont été contactés – la présence de cette dernière étant plus particulièrement marquée au droit du futur échangeur est. Enfin, le Ninian se distingue aussi

¹² Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹³ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

par son complexe prairial associé qui accueille le Criquet ensanglanté, espèce peu commune, et par le rôle de corridor écologique fonctionnel qu'il assure toujours : la vallée du Ninian se trouve en effet dans l'axe d'un corridor écologique reconnue d'importance régionale au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Bretagne, adopté le 2 novembre 2015.

Ce corridor est actuellement mis à mal pour la faune piscicole et les mammifères par l'actuel franchissement hydraulique de la RN 164, peu fonctionnel sur le plan écologique.

2.4 Impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi de ces mesures et de leurs effets

2.4.1 Le scénario de référence

Le scénario de référence repose sur l'hypothèse que l'ensemble de la RN 164 est mis à 2x2 voies, à l'exception de cette section. Comme l'Ae l'a déjà souligné dans les précédents avis susmentionnés, ce scénario est contraire à la programmation du PDMI et n'est pas cohérent avec l'état des DUP disponibles. Surtout, il surévalue certains impacts de la situation en 2035 sans projet (ce qui conduit donc à sous-évaluer les impacts du projet), tant que plusieurs autres tronçons n'ont pas été transformés à 2x2 voies¹⁴. Toutefois, il est à noter que le dossier comporte aussi des analyses prenant en compte la réalisation des seules autorisations obtenues jusqu'ici.

Les évolutions du trafic sont projetées en application de l'instruction provisoire du 23 mai 2007 en prenant pour hypothèse une évolution du PIB de +1,9 % chaque année, complétées par les résultats obtenus avec une hypothèse d'évolution annuelle du PIB de +1,5 % et de +2,3 %. Dans l'analyse des coûts collectifs, a été retenue une croissance annuelle du PIB variant de +1,52 % en 2011 à +0,98 % en 2035, en application de l'instruction du 16 juin 2014.

Par ailleurs, l'étude de trafic fournie en annexe mentionne les résultats qui seraient obtenus dans l'hypothèse d'une entrée en vigueur de l'écotaxe¹⁵, puis les résultats obtenus sans cette hypothèse.

Pour la clarté et la cohérence du dossier, l'Ae recommande d'harmoniser les hypothèses retenues pour évaluer la situation projetée aux différentes échéances, et de supprimer toute hypothèse comprenant l'entrée en vigueur de l'écotaxe.

De l'ordre de 13 à 15 000 véhicules par jour sont prévus à l'horizon 2035, soit un doublement du trafic. Dans l'augmentation du trafic, une part de 2 000 véhicules par jour serait le fait de la croissance « naturelle » du trafic, c'est-à-dire du seul fait de la croissance économique, sans lien avec le projet ou le programme. Le solde vient de l'aménagement de la RN 164, qui rend l'itinéraire plus attractif.

¹⁴ Alors que seulement deux tiers de la RN 164 est pour l'instant aménagée à 2x2 voies, le scénario de référence prend en compte un trafic correspondant à cet axe intégralement aménagé sauf celui du projet. On doit en particulier rappeler que cet itinéraire à 2x2 voies deviendrait alors le plus court moyen de relier Rennes à Brest, pouvant induire des reports de trafic importants de la RN 12 sur la RN 164.

¹⁵ Le gouvernement a renoncé à l'écotaxe poids lourds (ou « écotaxe »), qui devait être mise en place notamment sur la RN 12 et la RN 165.

2.4.2 En phase travaux

Les mesures prévues en phase travaux sont relativement classiques (inclusion de clauses environnementales dans le dossier de consultation des entreprises, gestion adéquate des déchets de chantiers, respect des normes et règlements...).

L'emplacement des zones de chantier n'est pas précisé, le choix étant laissé aux entreprises. Il a été indiqué par oral au rapporteur que des critères environnementaux leur seraient imposés, et que leur choix devrait être validé par le maître d'ouvrage.

L'Ae recommande de compléter le dossier en présentant les critères environnementaux qu'il est prévu de fixer aux entreprises pour le choix des aires de chantier, et d'en exposer le processus de validation par le maître d'ouvrage.

2.4.3 En phase d'exploitation

Bruit

Les hypothèses retenues sont favorables aux riverains (la modification de l'infrastructure est considérée comme significative), ce qui permet de prendre en compte l'aménagement de l'ensemble de la RN 164. Les informations synthétiques fournies dans le dossier et celles détaillées fournies dans l'annexe acoustique forment un ensemble complet montrant que le projet a bien pris en compte ses impacts acoustiques directs.

Des protections à la source (merlons ou murs antibruits) seront mis en place, sauf pour vingt à vingt-cinq habitations ou établissements qui feront l'objet d'une protection en façade, pour des raisons techniques ou économiques. Une mesure du bruit effectif sera réalisée six mois après mise en service pour vérifier le respect des seuils, et des mesures correctives seront mises en place si besoin.

Le traitement des trois points sur lesquels le calage du modèle n'est pas correct (voir § 2.3 ci-dessus) appelle les précisions suivantes : l'un correspond à une maison qui sera acquise et démolie (PF6), un autre est une station de pompage (PF14), et le dernier (PF20) est une maison d'habitation de La Ville Hervé. Aucune protection n'est prévue sur celle-ci, car les seuils ne sont pas dépassés, mais il n'a pas été possible de retrouver dans le tableau correspondant de l'annexe sur les impacts bruits (page 35 de la pièce E6-3) les valeurs mesurées sur cette maison dans l'état initial (page 22 de l'annexe E4-6 et page 183 de la pièce E4). Cette remarque confirme l'utilité mentionnée au § 2.3 de reprendre le modèle acoustique.

Sur l'itinéraire de substitution, les impacts indirects sont appréciés au moyen d'une évaluation de la modification de l'ambiance sonore. Il apparaît ainsi que certaines sections connaîtront une baisse de l'ambiance sonore, mais qu'elle augmentera sur la RD 1 nord de 2,4 dB(A) et de 3,5 dB(A) sur la RD 16 centre. Le dossier précise que le trafic correspondant sera toutefois très faible, sans conclure formellement sur le besoin ou non de mesures de réduction supplémentaires.

L'Ae recommande que l'étude d'impact conclue sur le besoin ou non de mesures supplémentaires de réduction du bruit sur l'itinéraire de substitution, au titre des impacts indirects du projet.

Par ailleurs, l'analyse hors du tronçon du projet repose sur un scénario de référence dans lequel ce tronçon serait le dernier à être réalisé le long de l'axe : s'il est probable que tout nouveau tronçon à 2x2 voies restant à réaliser mettra en œuvre des mesures de protection pertinentes, au moins

dans le respect de la réglementation, ce raisonnement ne permet pas de prendre en compte les modifications d'ambiance sonore du fait de la réalisation progressive du programme de travaux vis-à-vis des maisons proches de la RN 164, notamment pour les tronçons qui sont déjà à 2x2 voies.

L'appréciation des impacts du programme d'ensemble présente la même difficulté : celle-ci est faite en fournissant une appréciation des impacts des quatre autres sections qui restent à aménager (Merdrignac, Mûr-de-Bretagne, Châteauneuf-du-Faou, Rostrenen), sans fournir d'appréciation de l'impact de la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN 164 par rapport à la situation antérieure à ce programme. Ce choix s'explique probablement par l'ancienneté des premiers aménagements, mais il conduit à craindre que des habitations situées le long du tracé subissent une augmentation sonore progressive dépassant les seuils sans qu'aucune des procédures du programme ne conduise à traiter leur cas.

L'Ae rappelle que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat à court et long terme concernant le bruit, en application des articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement, y compris dans le cas de modifications successives de l'infrastructure. Cette obligation vaut à partir de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'appréciation des impacts sonores du programme de travaux en indiquant de quelle manière l'obligation de résultats fixée par le code de l'environnement en matière de bruit sera appliquée sur l'ensemble du programme de mise à 2x2 voies de la RN 164.

Air et santé

L'étude de la qualité de l'air est de niveau¹⁶ II. Elle porte sur l'ensemble du réseau routier subissant plus de 10 % de modification de trafic, ce qui inclut l'ensemble du projet ainsi que plusieurs sections routières connexes.

Les trafics doivent substantiellement augmenter du fait de la réalisation cohérente du projet et du programme d'ensemble, et le dossier présente à juste titre la RN 164 comme la principale source d'émission de polluants routiers. Toutefois, aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est prévue sur ce sujet au motif que les concentrations des polluants restent inférieures aux seuils.

La comparaison des émissions en 2035 « au fil de l'eau » et avec projet montre une hausse de 15 % des émissions de particules, de 20 à 30 % des émissions de NOx, de COV, CO₂, SO₂, Cadmium, Nickel, de 35 % des émissions de benzène et de 43 % des émissions de CO, malgré la prise en compte d'hypothèses optimistes de modernisation du parc automobile (dont l'actualité récente a montré certaines limites). L'analyse montre toutefois que la part de la route dans les niveaux de pollution due au benzène et au dioxyde d'azote est faible sur la zone d'étude.

Une évaluation simplifiée des risques sanitaires a été réalisée, avec une évaluation quantitative du risque sanitaire (plus détaillée) sur les établissements sensibles. Ces études ne montrent pas de problème d'impact sanitaire.

¹⁶ Le niveau de détail des études de la qualité de l'air est fixé par la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières

Globalement, l'Ae note que la forte augmentation des émissions par la RN 164 de gaz à effet de serre (entre l'état initial et la situation avec projet en 2035, les émissions de CO₂ augmentent de 85 %) et de polluants découle largement de l'augmentation de la vitesse de 90 à 110 km/h.

La situation après la mise en service en 2022 n'est pas décrite.

Étant donné que l'impact essentiel du projet et du programme de mise à 2x2 voies de la RN 164 avec augmentation de la vitesse autorisée consiste en une forte augmentation de ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants, l'Ae recommande que :

- ***les émissions prévisibles après la mise en service en 2022 soient précisées,***
- ***des mesures de compensation soient étudiées et mises en œuvre en conséquence,***
- ***le dossier présente la manière dont s'articule ce projet avec les engagements du pays en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.***

Coûts collectifs et consommations énergétiques

L'augmentation du coût de la pollution du seul fait du projet est estimée dans le dossier à +13 %, mais en ajoutant celle due à l'augmentation « naturelle » du trafic (voir supra), on atteint +273 %.

Toutefois les valeurs absolues présentées dans le dossier (page 209 de l'étude d'impact pièce E6, page 11 de la pièce E9) sont très anormalement élevées et leur caractère irréaliste ne permet pas de se prononcer sur cette partie¹⁷.

L'Ae recommande de reprendre les calculs relatifs aux coûts collectifs.

Rétablissement des continuités hydrauliques et écologiques

Les aménagements proposés comportent des prolongations, créations et suppressions d'ouvrages hydrauliques. Tous les nouveaux ouvrages faciliteront le passage de la faune, l'un d'entre eux étant dimensionné pour la grande faune.

Les nouveaux ouvrages offrent une ouverture plus grande et au moins des banquettes permettant leur franchissement par la petite faune. Toutefois, l'élargissement de l'infrastructure routière provoquera un allongement de ces ouvrages. Or le dimensionnement de leur ouverture et l'apport de lumière dans le conduit sont des facteurs déterminants de leur attractivité.

De plus, le projet ne prévoit pas de passage à petite faune supplémentaire spécifique (sans être lié à un rétablissement hydraulique), sans indiquer si ce besoin existe ou non.

Les recommandations aux maîtres d'ouvrages de tels aménagements sont présentées dans des notes du SETRA¹⁸, mais le dossier ne s'y réfère pas explicitement.

L'Ae recommande de présenter dans l'étude d'impact la manière dont les préconisations du SETRA sont prises en compte dans la conception des ouvrages de franchissement par la faune, et de justifier l'absence de passage à petite faune supplémentaire.

¹⁷ Par exemple, pour évaluer les coûts liés au projet concernant les consommations énergétiques, il est pris en compte en 2035 une consommation de plus de un million de tonnes équivalent pétrole par jour ; ou encore les coûts découlant du projet liés à l'effet de serre est évalué à plus de 200 millions d'euros par jour en 2035, etc.

¹⁸ « Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques », note de décembre 2013 disponible à l'adresse : http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1338w-NI_faune_piscicole.pdf
« Routes et passages à faune, 40 ans d'évolution », note d'août 2006 disponible à l'adresse : http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/routes_et_passages_faune.pdf

Milieux aquatiques et zones humides

Le projet induira l'artificialisation supplémentaire de 33,6 ha (surface de la plateforme), dont 19,9 ha seront totalement imperméabilisés. Quatre bassins de traitement des eaux de ruissellement avant rejet seront créés.

La mise en place d'un dispositif de gestion des eaux de ruissellement devrait réduire la pollution des eaux, chronique et accidentelle. Le dimensionnement des bassins correspond à une pluie décennale, avec une limitation du débit de rejet à 3 l/s/ha.

Le projet entraîne aussi la destruction de 1,47 ha de zones humides (dont les fonctionnalités sont analysées et présentées), qu'il est prévu de compenser par la réhabilitation de zones humides remblayées le long d'un ru à la Ville Guyomard et l'extension d'une zone humide existante à la Ville-Moisan, soit 1,49 ha restaurés à proximité du projet). Un suivi de cinq ans est prévu.

Les travaux prévus à la Ville Guyomard ne sont pas encore à un niveau de description permettant d'assurer le bon fonctionnement de la zone humide restaurée, ni la bonne installation du cortège floristique et faunistique d'accompagnement, ce qui n'est pas anormal au niveau d'un dossier de DUP. Même s'il revient à retirer une partie d'un ancien dépôt et remettre en dépôt ailleurs les matériaux, l'objectif fixé est néanmoins intéressant.

Plus spécifiquement, le projet de compensation vise à retirer les matériaux sans nécessairement remettre de sol, dans le double espoir que le dépôt naturel de sédiments et de graines lors des débordements du ru suffira pour que s'installent les espèces caractéristiques d'une zone humide fonctionnelle, et que les espèces exotiques envahissantes ne s'installeront pas.

Par ailleurs, l'extension de la zone humide prévue à la Ville-Moisan pourrait se faire au prix d'une suppression de haies et d'un appauvrissement de la zone humide existante si le projet n'est pas accompagné d'une gestion adéquate de la parcelle. En effet, l'exploitation agricole produit d'ores et déjà une dégradation de celle-ci, qui pourrait s'intensifier si l'augmentation de la taille de la parcelle conduisait à une exploitation plus intensive.

L'enjeu est d'autant plus important que le taux de compensation prévu est très proche du minimum de 1:1, ce qui impose que chaque compensation prévue doit être parfaitement opérante.

L'Ae recommande de prévoir et décrire les outils de gestion des parcelles concernées par les mesures compensant la destruction de zones humides, d'augmenter la durée de suivi de ces mesures et de prévoir si besoin des mesures correctives en cas d'écart à l'objectif, afin d'améliorer les chances d'atteintes du résultat recherché. Elle recommande en outre de rechercher des sites pour des compensations supplémentaires.

Haies et boisements

Le projet provoquera la suppression de 10 ha de fourrés et boisements, dont 3,2 ha de chênaie et de plantation d'épicéas qualifiés dans le dossier de « vrais » bois (le reste étant constitué de fourrés et jeunes boisements spontanés) et de 4,4 km de haies (dont 700 mètres ornementales), qu'il est prévu de compenser par 5,3 ha de boisements, 5,5 ha de fourrés arbustifs, et 5,8 km de haies créées dans le cadre de l'insertion paysagère du projet. Ces compensations sont donc morcelées, réparties sur les bords et délaissés routiers, ce qui ne permet pas de les considérer intégralement comme des compensations équivalentes en terme de fonctionnalités écologiques. Le suivi dans la durée de la bonne reprise des plantations n'est pas détaillé.

Le dossier présente les haies et boisements replantés seulement en compensation des destructions de ceux qui sont de la meilleure qualité. La visite de terrain a été l'occasion de constater que les haies ou boisements non pris en compte peuvent pourtant présenter des fonctionnalités intéressantes, notamment en termes de continuités écologiques ou d'habitats.

Toutefois, l'aire concernée par les compensations prévues dépasse celle de la totalité des suppressions, ce qui permet d'afficher une compensation intégrale sur le plan quantitatif.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des compensations des haies et boisements par une évaluation des fonctionnalités écologiques portant sur l'ensemble de ceux qui seront détruits et des replantations prévues, afin de renforcer et compléter ces dernières pour assurer une compensation intégrale sur le plan qualitatif.

Urbanisme

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Plémet portera sur les zones NZh (zones humides) et sur les espaces boisés classés (EBC).

L'impact du projet sur le développement de l'urbanisation est évalué à court terme comme de nature à faciliter le développement de l'urbanisation existante plutôt que l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation. Le dossier précise que le projet n'entraînera pas de consommation foncière supplémentaire, alors que l'un de ses objectifs principaux est le développement du territoire.

À plus long terme, une analyse assez sommaire est présentée selon le type d'urbanisation (habitations, activités industrielles et commerciales, zones ou projets inscrits dans les documents d'urbanisme). Celle-ci conclut que l'effet principal sera la consommation des réserves foncières déjà existantes dans les documents d'urbanisme.

Un complément sur les zones de logistiques qui pourraient se développer à proximité de la RN 164, souvent très consommatrices d'espaces, serait bienvenu.

2.5 Résumé non technique

La grille d'analyse multicritères des variantes étudiées présentée dans le résumé non technique est moins détaillée que dans le dossier principal. Il en résulte que le lecteur du seul résumé non technique, qui doit être autosuffisant, ne comprend pas pourquoi la « variante 0 », qui consiste à ne rien faire, est plus pénalisante sur le milieu physique que les autres variantes qui nécessitent des travaux de génie civil. Les raisons, qu'il conviendrait d'ajouter au résumé non technique, tiennent à ce que le fonctionnement des ouvrages hydrauliques actuels est insatisfaisant, et que les eaux de ruissellement actuellement non assainies entraînent une dégradation de la qualité des eaux.

Le résumé non technique présente par ailleurs les mêmes qualités que l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'adapter, corriger et actualiser le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis.

DREAL BRETAGNE

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



EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 9 : Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

0	25/10/2016	Première émission	L. DOUANE	A. DEBODARD	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION

Table des matières

1	CONTEXTE, PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	4
1.1	Contexte Général	4
1.2	Programme de rattachement du projet.....	4
1.3	Présentation du projet et des aménagements	4
1.3.1	Le projet	4
1.3.2	Coût du projet.....	4
1.4	Procédures	4
1.5	Principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE	4
2	ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT	4
2.1	Commentaire général	4
2.2	Analyse des variantes et justification du parti retenu.....	4
2.3	Analyse de l'état initial	4
2.4	Impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi de ces mesures et de leurs effets	5
2.4.1	Le scénario de référence	5
2.4.2	En phase travaux.....	6
2.4.3	En phase d'exploitation	7
2.4.4	Résumé non technique.....	12

1 CONTEXTE, PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

1.1 Contexte Général

Pas de réponse à formuler.

1.2 Programme de rattachement du projet

Pas de réponse à formuler.

1.3 Présentation du projet et des aménagements

1.3.1 Le projet

Pas de réponse à formuler.

1.3.2 Coût du projet

Remarque de l'Autorité Environnementale : « Le coût du projet est évalué à environ 50 M€, avec de notables variations d'une partie à l'autre du dossier (« 54 M€ » en page 6 de la notice - pièce B, et « 43,2 M€ TTC valeur 2015 » en page 11 du même document), qu'il conviendrait d'expliquer au lecteur »

Réponse du maître d'ouvrage : le coût indiqué dans le tableau de la page 6 de la pièce B du dossier (notice) est le coût estimé au stade de l'étude et de la comparaison des variantes, qui est bien moins précis et robuste que le coût à l'issue des études d'avant-projet, repris dans les diverses autres pièces du dossier DUP, et qui est bien de 43,2 M€ TTC. Par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale, le dossier final sera complété, dans le § 1,4,2 de la pièce B, d'une note de bas de page apportant cette précision

1.4 Procédures

Pas de réponse à formuler.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE

Pas de réponse à formuler.

2 ANALYSE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

2.1 Commentaire général

Pas de réponse à formuler.

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Pas de réponse à formuler.

2.3 Analyse de l'état initial

Remarque de l'Autorité Environnementale : « Le calage du modèle acoustique semble correct, à l'exception de trois points (PF6, PF14 et PF20) pour lesquels l'estimation du modèle est inférieure de 3,1 à 3,5 dB(A) au bruit réellement mesuré. La tolérance étant usuellement de ± 2 dB(A), il conviendrait d'écarter ces points de mesure du modèle et d'en étudier les conséquences »

Réponse du maître d'ouvrage : la remarque de l'Autorité Environnementale sur les trois points modélisés pour lesquels le calage par rapport à la mesure réelle est médiocre, concerne des valeurs de nuit. Or, comme le précisé l'étude d'impact et son annexe, la différence entre les niveaux mesurés le jour et la nuit est toujours ici supérieure à 5dB(A), la période dimensionnante pour vérifier les objectifs réglementaires est donc la période diurne (jour). Si les seuils réglementaires sont respectés le jour, ils le seront nécessairement la nuit. Par conséquent, seul le calage du modèle sur la période de jour est pertinent, les valeurs nocturnes sont en réalité données à titre purement indicatif. Le calage étant correct pour l'ensemble des points de mesure sur la période diurne, il n'y a donc pas lieu d'écarter ces points. Cette précision méthodologique étant apportée dans le présent mémoire, le maître d'ouvrage n'a pas apporté de modifications dans l'étude d'impact par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

2.4 Impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi de ces mesures et de leurs effets

2.4.1 Le scénario de référence

Remarque de l'Autorité Environnementale : « *Le scénario de référence repose sur l'hypothèse que l'ensemble de la RN 164 est mis à 2x2 voies, à l'exception de cette section. Comme l'Ae l'a déjà souligné dans les précédents avis susmentionnés, ce scénario est contraire à la programmation du PDMI et n'est pas cohérent avec l'état des DUP disponibles. Surtout, il surévalue certains impacts de la situation en 2035 sans projet (ce qui conduit donc à sous-évaluer les impacts du projet), tant que plusieurs autres tronçons n'ont pas été transformés à 2x2 voies* »

Réponse du maître d'ouvrage :

En ce qui concerne la consistance du scénario de référence, la position du maître d'ouvrage est constante et analogue à la position qui a déjà été développée sur les projets d'aménagement de la RN164 dans les secteurs de Châteauneuf-du-Faou et de Rostrenen, sur lesquels l'Autorité Environnementale avait émis une remarque analogue.

L'Autorité Environnementale considère en effet que le choix d'un scénario de référence 2035 où l'ensemble de la RN164 serait aménagée à 2x2 voies sauf le secteur de Plémet est contraire à la programmation du PDMI et n'est pas cohérent avec l'état des DUP disponibles. En clair, cette hypothèse d'un aménagement intégral de la RN164 à moyen terme lui semble encore relativement incertaine.

Concrètement, ce choix implique que, pour chacun des projets soumis successivement à enquête publique (Châteauneuf-du-Faou en 2014, Rostrenen en 2015 Plémet en 2016, Merdrignac en 2017 et Mûr-de-Bretagne en 2018), le maître d'ouvrage présente un scénario de référence différent (toute la RN164 est aménagée sauf la section en question), ce qui donne l'impression d'une somme de projets évalués indépendamment. Alors qu'il s'agit en réalité d'un tout réalisé presque simultanément.

La notion de scénario dit « de référence » permet, en la comparant à un scénario dit « de projet », d'isoler les effets d'un projet. En effet, la situation de référence décrit l'avenir tel qu'il se présenterait sans la réalisation du projet et la situation de projet décrit l'avenir tel qu'il se présenterait si on réalisait le projet.

Cette situation de référence peut être vue comme la situation la plus probable en l'absence de réalisation du scénario de projet à l'horizon considéré. Il s'agit donc d'examiner, pour un horizon de moyen terme ici fixé à 2035, auquel le scénario d'aménagement aura produit tous ses effets, les autres aménagements qui auront été réalisés. On peut ainsi intégrer dans la situation de référence :

- les « coups partis » (travaux effectivement démarrés) : il s'agit ici des aménagements finis ou en cours sur la RN164 dans les secteurs de Loudéac et Saint-Méen,
- les opérations du contrat de plan en cours : le CPER 2015-2020 signé le 11 mai 2015 prévoit bien l'inscription de crédits pour réaliser partiellement ou totalement les travaux sur les secteurs de Châteauneuf-du-Faou (déclaré d'utilité publique en 2014), de Plémet, de Rostrenen et de Merdrignac, ainsi que le financement des études avant et après DUP et des acquisitions foncières dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (manifestant ainsi la volonté de réalisation à très court terme après l'horizon de 2020). Soit la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN164 sur toutes les sections qui restent à aménager
- les opérations qui seront réalisées impérativement, indépendamment du scénario d'aménagement : en écho à ce qui précède, l'objectif est de réaliser un ambitieux acte d'aménagement du territoire qui passe par la finalisation, dans les meilleurs délais, de la mise à 2x2 voies de la RN164 sur l'intégralité de son itinéraire. Il est donc cohérent de supposer que l'ensemble de la mise à 2x2 voies de la RN164 soit réalisée dans la situation de référence, y compris le secteur de Mûr-de-Bretagne donc
- tout élément extérieur au projet ayant une influence notable sur le projet étudié : il n'y a rien de tel ici (plus de mise en place de l'éco-taxi par exemple)
- les scénarios d'aménagement des autres maîtres d'ouvrage, tant pour le mode 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. Il constitue à la fois le programme de l'opération et la situation de projet de toutes les études en cours.

D'une manière générale, on notera que, en ce qui concerne un projet d'infrastructure de transport, le choix d'une situation de référence a un impact sur un élément principal : le niveau de trafic attendu avec et sans réalisation du projet. En ce qui concerne l'appréciation des impacts du projet, le choix de la situation de référence ne se traduisant qu'en termes de trafic attendu à terme, l'effet portera donc sur les impacts directement proportionnés au niveau de trafic, à savoir les nuisances sonores et la pollution de l'air.

Ici, la définition adoptée tend à surestimer les niveaux de trafics attendus (car l'aménagement global de la RN164 attire plus de trafic qu'un aménagement partiel), donc les niveaux sonores et de pollution de l'air en valeur absolue.

Or, la définition des habitations à protéger, et le dimensionnement des protections acoustiques à réaliser ne dépendent que de la valeur absolue du niveau de bruit. En effet, le maître d'ouvrage, conscient des biais que pourrait introduire tel ou tel choix de situation de référence, n'a pas souhaité traiter le bâti qui subissait un certain niveau d'évolution de bruit entre aujourd'hui et demain, mais tout le bâti qui dépassait un certain niveau de bruit futur. Ainsi les enjeux n'ont pas été sous-estimés, bien au contraire, et les choix faits le sont dans un sens de défense des intérêts des riverains. Il en est de même pour ce qui relève de la pollution de l'air.

La question de la rentabilité socio-économique dépend également des niveaux de trafic attendus avec et sans réalisation du projet considéré. L'ordre et l'horizon de réalisation des projets est également un élément important. Comme le note l'Autorité Environnementale dans son avis, le maître d'ouvrage a bien testé ici dans la pièce G – Evaluation Socio-économique des scénarios alternatifs dans lesquels la rentabilité du projet de Plémet est testée, même en cas de non réalisation à horizon 2035 des autres projets de la RN164 en cours d'étude : les résultats montrent une rentabilité plus réduite qu'avec un aménagement global du reste de la RN164 (ce qui confirme l'intérêt de finaliser la mise à 2x2 voies de l'axe), mais qui demeure néanmoins pertinente.

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « Pour la clarté et la cohérence du dossier, l'Ae recommande d'harmoniser les hypothèses retenues pour évaluer la situation projetée aux différentes échéances, et de supprimer toute hypothèse comprenant l'entrée en vigueur de l'écotaxe ».

Réponse du maître d'ouvrage :

L'Autorité Environnementale relève en effet que les évolutions du trafic sont projetées en application de l'instruction provisoire du 23 mai 2007 en prenant pour hypothèse une évolution du PIB de +1,9 % chaque année, complétées par les résultats obtenus avec une hypothèse d'évolution annuelle du PIB de +1,5 % et de +2,3 Or, en parallèle, dans l'analyse des coûts collectifs, a été retenue une croissance annuelle du PIB variant de +1,52 % en 2011 à +0,98 % en 2035, en application de l'instruction du 16 juin 2014. Par ailleurs, l'étude de trafic fournie en annexe mentionne les résultats qui seraient obtenus dans l'hypothèse d'une entrée en vigueur de l'écotaxe, puis les résultats obtenus sans cette hypothèse.

L'étude de trafic, conduite en 2015/2016 sur la base du projet technique finalisé, s'appuyait sur les dernières hypothèses méthodologiques en vigueur. Celles-ci prennent en compte différentes hypothèses d'évolution du PIB auxquelles correspondent des hypothèses d'évolutions des trafics ; elles sont reprises dans une instruction ministérielle du 23 mai 2007. Le maître d'ouvrage a choisi un scénario médian d'évolution des trafics. De nouvelles hypothèses d'évolution des trafics, en application de l'instruction du 16 juin 2014, ne sont pas encore totalement arrêtées. Un rapport ministériel sur la projection de la demande de transport aux horizons 2030-2050 a été publié fin juillet 2016 mais n'a pas fait l'objet à ce stade d'instruction ou de fiche-outil définitive. L'étude de trafic a donc bien été menée selon les référentiels en vigueur.

Les hypothèses d'évolution du PIB retenues pour l'évaluation des coûts collectifs étaient effectivement différentes des hypothèses utilisées dans l'évaluation socio-économique, ce qui sera corrigé dans l'étude d'impact par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale (voir plus loin recommandation sur l'évaluation des coûts collectifs)

En ce qui concerne la mention de l'éco-taxe dans certains documents d'études, celle-ci relève de l'historique des études de ce projet. Les études de trafic des différentes variantes imaginées ont été réalisées début 2014, lorsque le projet d'éco-taxe était suspendu mais non encore abandonné. Le rapport d'études doit permettre de saisir les enjeux de trafic entre les différentes variantes étudiées mais il n'y a pas de sens à reprendre a posteriori ces études de trafic sans éco-taxe, qui était l'hypothèse de référence à l'époque. La solution retenue et présentée à l'enquête publique est bien sans éco-taxe. Le maître d'ouvrage n'a donc pas modifié son dossier suite à la remarque de l'Autorité Environnementale sur ce point.

2.4.2 En phase travaux

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « L'Ae recommande de compléter le dossier en présentant les critères environnementaux qu'il est prévu de fixer aux entreprises pour le choix des aires de chantier, et d'en exposer le processus de validation par le maître d'ouvrage ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme dans tout projet de ce type, le maître d'ouvrage insérera dans les cahiers des charges des appels d'offres pour les travaux une Notice de Respect de l'Environnement qui matérialisera notamment sur différentes cartes les zones interdites pour l'implantation des aires de chantier : zones humides, sites où ont été localisés des espèces animales ou végétales protégées ou sensibles, toute zone naturelle présentant une sensibilité particulière. Le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre valideront les aires de chantier lors de la phase de remise des offres ou lors de la période de préparation de chaque chantier. Ce type de détail sera repris dans de futurs dossiers Loi sur l'Eau ou Espèces Protégées. L'étude d'impact n'a pas été modifiée sur ce point par le maître d'ouvrage par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale, la précision étant apportée dans le présent mémoire.

2.4.3 En phase d'exploitation

2.4.3.1 Bruit

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « *Le traitement des trois points sur lesquels le calage du modèle n'est pas correct (voir § 2.3 ci-dessus) appelle les précisions suivantes : l'un correspond à une maison qui sera acquise et démolie (PF6), un autre est une station de pompage (PF14), et le dernier (PF20) est une maison d'habitation de La Ville Hervé. Aucune protection n'est prévue sur celle-ci, car les seuils ne sont pas dépassés, mais il n'a pas été possible de retrouver dans le tableau correspondant de l'annexe sur les impacts bruits (page 35 de la pièce E6-3) les valeurs mesurées sur cette maison dans l'état initial (page 22 de l'annexe E4-6 et page 183 de la pièce E4). Cette remarque confirme l'utilité mentionnée au § 2.3 de reprendre le modèle acoustique* ».

Réponse du maître d'ouvrage :

La remarque de l'Autorité Environnementale relève d'une incompréhension sur le positionnement du récepteur n°117, qui fait l'objet d'une modélisation des niveaux de bruit et correspond à la façade côté RN164 d'une maison d'habitation, qui ne se situe pas exactement au même endroit que le PF20 (qui est un point de mesure réelle qui a servi au calage). Il n'y a de fait aucune incohérence dans les résultats. L'étude d'impact n'a donc pas été modifiée sur ce point par le maître d'ouvrage par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « *L'AE recommande que l'étude d'impact conclue sur le besoin ou non de mesures supplémentaires de réduction du bruit sur l'itinéraire de substitution, au titre des impacts indirects du projet* »

Réponse du maître d'ouvrage :

Par itinéraire de substitution, l'Autorité Environnementale entend en réalité parler des voiries locales proches du projet et susceptible de connaître des évolutions de trafic et donc parfois des hausses du niveau de bruit. Ce point est abordé § 11,3,2 de la pièce E6 du dossier. Il apparaît que, si certaines voies locales voient parfois le niveau de bruit réduire avec le projet (le trafic se déplaçant ailleurs), celui-ci devrait augmenter sur la RD 1 nord (entrée de Plémet au niveau de l'actuel giratoire de la Poterie) de 2,4 dB(A) et de 3,5 dB(A) sur la RD 16 centre (entrée de Plémet depuis la Fourchette).

Au sens de la réglementation, même si cette augmentation dépasse le seuil de 2 dB(A) d'augmentation, le maître d'ouvrage note que, au sens de l'article R.571-45 du Code de l'Environnement, il ne s'agit pas d'une modification significative entrant dans le champ de la réglementation car aucun travaux n'est exécuté sur les RD1 et RD6.

Ce point est confirmé par exemple par :

- la circulaire n° 97-110 du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national qui précise dans son article 6.1 1°) que pour l'application de cette réglementation « des travaux doivent être réalisés sur l'infrastructure concernée »
- ou encore la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, qui relève de la même réglementation, qui précise bien que ces règles « n'ont pas vocation à s'appliquer hors du périmètre des travaux »

En outre, on notera que les niveaux de bruit après projet en façade des bâtiments bordant les RD1 et RD16 dans Plémet restent a priori en-deçà de 60 dB(A), seuil au-delà duquel une protection s'imposerait (par exemple récepteurs 81 à 83 de l'étude de bruit jointe en annexe dans la pièce Annexe E6-3 pour l'entrée par la RD16), sauf pour les habitations de la RD1 (récepteurs 27, 27bis, 27 ter, 27 quarto de la pièce Annexe E6-3) les plus proches du nouveau carrefour où se branche l'échangeur Ouest, sous l'influence du trafic sur ce carrefour, et pour lesquelles des protections de façade sont bien prévues, les niveaux sonores à terme y atteignant 61 dB(A). Ensuite, dès que l'on s'éloigne des zones de connection des voiries locales avec les échangeurs, le caractère urbain de la ville, avec de multiples voies et accès, ne permet plus de prédire avec fiabilité les niveaux de trafic, la finesse de la distribution des trafics dans les rues de Plémet étant au-delà de la précision du modèle de trafic et ne pouvant être raisonnablement prévue.

- Une précision sera apportée sur ce point § 11,3,2 de la pièce E6 par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « *L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'appréciation des impacts sonores du programme de travaux en indiquant de quelle manière l'obligation de résultats fixée par le code de l'environnement en matière de bruit sera appliquée sur l'ensemble du programme de mise à 2x2 voies de la RN 164* »

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

La recommandation de l'Autorité Environnementale renvoie aux conditions de réalisation lente et progressive de la RN164, les premières sections ayant été mises en service en 1990 et les dernières sections devant être mises en service après 2020. L'Autorité Environnementale pointe ici le fait que, à proximité des sections déjà aménagées, notamment les plus anciennes, l'aménagement global de la RN164 – donc l'augmentation des trafics par report d'autres axes - n'avait peut-être pas été pris en compte dans sa pleine mesure et que, à la fin de réalisation de ce programme global, il est possible que des habitations situées le long du tracé ait subi une augmentation lente et progressive des niveaux sonores au-delà des maximums admissibles par la réglementation.

La prise en compte de cette demande est complexe, car l'aménagement de la RN164, réalisé en une vingtaine de projets distincts à ce stade (la plus ancienne déclaration d'utilité publique datant de 1988), s'est appuyé en la matière sur des réglementations différentes (avant et après l'application des textes de la loi bruit), sur des hypothèses de trafic qui ont pu grandement varier dans le temps (si les premiers projets ne devaient évidemment pas projeter les trafics à horizon 2035, les projets des années 90-2000 s'appuient souvent sur des prévisions de trafic très optimistes et aujourd'hui relativisées), sur des horizons de protection différents etc

Néanmoins le risque évoqué par l'Autorité Environnementale existe. Le maître d'ouvrage note en outre que la RN164, de part ses niveaux de trafic actuels, n'est que très partiellement incluse dans les cartes stratégiques du bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement qui, s'ils ne contraignent pas à la réalisation de mesures de traitement des bâtis les plus exposés, sont néanmoins l'occasion, pour l'Etat, de proposer des dispositions (écrans, merlons ou protections de façade) de résorption de ces situations. En outre, les seuils retenus sont supérieurs aux seuils applicables dans la réalisation de projets routiers neufs.

Le maître d'ouvrage rappelle que, après réalisation des travaux des projets en cours d'études, la mise en voie express de la RN164 nécessitera une étude, une enquête publique, une DUP en Conseil d'Etat et des travaux pour, dans l'objectif de conférer formellement le statut de voie express, résoudre un certain nombre d'écarts aux normes sur les sections les plus anciennes (présence d'accès directs ou absence d'itinéraires de substitution pour les véhicules interdits etc). A cette occasion, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place une approche spécifique quant à la résorption des éventuelles situations de dépassement des niveaux sonores en dressant un état des lieux global notamment sur les sections les plus anciennes.

- Le § 1.4.4.2 de la pièce E7 du dossier a été modifiée pour apporter une telle précision par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

2.4.3.2 Air et santé

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « *Étant donné que l'impact essentiel du projet et du programme de mise à 2x2 voies de la RN 164 avec augmentation de la vitesse autorisée consiste en une forte augmentation de ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants, l'Ae recommande que :*

- *les émissions prévisibles après la mise en service en 2022 soient précisées,*
- *des mesures de compensation soient étudiées et mises en œuvre en conséquence,*
- *le dossier présente la manière dont s'articule ce projet avec les engagements du pays en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.*

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « *L'Ae recommande de reprendre les calculs relatifs aux coûts collectifs* ».

Réponses du maître d'ouvrage à ces deux recommandations :

La partie de l'étude d'impact relative à l'évaluation des coûts collectifs (à savoir le coût pour la collectivité que représentent les éventuelles augmentations d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) est :

- d'une part erronée, des erreurs d'unité conduisant à des valeurs aberrantes ayant effectivement été détectées
- d'autre part restrictive, car l'évaluation est menée sur le même périmètre que le volet « air et santé », qui se concentre dans un secteur d'étude local, comprenant les voiries impactées par une variation supérieure à 10 % (en plus ou en moins) du trafic. Ce périmètre d'étude, s'il est adapté pour mesurer l'impact des émissions de polluants sur la qualité de l'air dans le secteur directement impacté par le projet, reste réducteur pour mesurer au global l'impact du projet sur les émissions de CO2 ou de polluants, car ne prenant pas en compte par exemple les voies littorales (RN12, RN24) que le projet décharge d'une part de trafic et où les émissions diminuent donc. Cette approche plus globale est celle qui a été mise en œuvre dans la pièce G Evaluation Socio-économique

- Dans l'étude d'impact, par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale, le § 12.3 L'estimation des émissions de polluants dans le domaine d'étude de la pièce E6 a été mis à jour en fournissant les émissions prévisibles à horizon 2022, horizon prévisible de mise en service, en considérant les valeurs de trafic et les caractéristiques du parc automobile à cette date

- De même, le § 14.3 Analyse des coûts collectifs et l'évaluation des consommations énergétiques de la pièce E6 a été mis à jour en :
- corrigeant les valeurs aberrantes des résultats
 - utilisant les mêmes hypothèses d'évolution du PIB que dans l'évaluation socio-économique
 - apportant quelques éclairages sur les coûts collectifs à une échelle plus large, par exploitation des éléments issus de l'évaluation socio-économique

En ce qui concerne la question des mesures de compensation et plus généralement la manière dont s'articule ce projet avec les engagements du pays en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les conséquences de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) doivent se mesurer à l'échelle globale et l'influence d'un projet d'infrastructure de transport en la matière doit être mise en perspective des politiques menées au niveau national sur les deux leviers que sont le développement de l'offre de transport (et notamment des infrastructures) et l'usage de ces infrastructures. Dans ce cadre, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) donne les orientations stratégiques prises au niveau national pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone et durable et la réalisation d'un objectif de division par 4 des émissions françaises de GES à l'horizon 2050. La déclinaison indicative de cet objectif dans le domaine des transports passe par une réduction de 29% des émissions de GES à l'horizon 2028 par rapport à 2013 et d'au moins deux tiers d'ici 2050.

Le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer a produit, par l'intermédiaire du commissariat général au développement durable (CGDD), des projections de la demande de transport sur le long terme publiées en juillet 2016 (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Projections-de-la-demande-de.html>). Dans le cadre de cette étude, l'évolution des émissions de GES liées aux transports a été projetée aux horizons 2030 et 2050. Les scénarii de référence concernant le développement de l'offre de transport prennent en compte les projets d'aménagement du réseau routier national dont la mise en service est prévue avant 2030 et entre 2030 et 2050. Le programme global de mise à 2x2 voies de la RN164 en Bretagne est ainsi considéré réalisé avant 2030 dans le modèle utilisé pour les projections. L'étude démontre que malgré l'augmentation du linéaire et de la capacité du réseau routier national correspondant à la réalisation des projets portés par l'Etat, les émissions de GES du secteur des transports diminuent de 20% à l'horizon 2030 par rapport à 2012 et de 62% à l'horizon 2050 dans le cadre d'une trajectoire guidée par la SNBC. Ces diminutions résultent de l'effet combiné de la baisse des consommations unitaires des véhicules individuels et de transport de marchandise, de la progression du véhicule électrique dans le parc roulant et du développement des modes alternatifs à la route.

Le maître d'ouvrage considère donc que le projet s'intègre dans une stratégie de développement de l'offre de transport tous modes confondus portée au niveau national et compatible avec les objectifs français de réduction des émissions de GES à l'horizon 2050. A ce titre, le projet ne nécessite pas de mesures de compensation des émissions de GES.

2.4.3.3 Rétablissements des continuités hydrauliques et écologiques

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « L'Ae recommande de présenter dans l'étude d'impact la manière dont les préconisations du SETRA sont prises en compte dans la conception des ouvrages de franchissement par la faune, et de justifier l'absence de passage à petite faune supplémentaire ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dimensionnement de détail des ouvrages grande faune, la conception des abords, relève des études de projet et d'un dépôt de dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées. La dimension prévue de l'ouvrage grande faune est de 12 m, cohérente avec les recommandations du SETRA pour un ouvrage, qui peut être mixte grande faune – ouvrage hydraulique, avec un usage occasionnel du cerf, ce qui est le cas ici. Le guide du SETRA n'est néanmoins pas le seul ouvrage de référence, les retours d'expériences en France ou à l'étranger, de maîtres d'ouvrages ou de bureaux d'études, sont aussi à mobiliser. Cette précision étant apportée dans le présent mémoire, l'étude d'impact n'a pas été modifiée sur ce point par le maître d'ouvrage par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

Par ailleurs, Les études préalables ont permis de mettre en évidence trois secteurs concernés par des collisions routières (cf. pièce E4 – chapitre 2.5.5 – Les continuités écologiques) : vallée du Ninian, secteur de la Bréhaudière et secteur du Ridor (Source : ONCFS).

Les investigations menées sur le terrain n'ont pas permis de mettre en évidence d'autres secteurs de passages privilégiés de faune, même si certains secteurs semblent favorables (Ville-Moisan, la Poterie et l'Avenue).

En outre, en dehors de la vallée du Ninian qui constitue un axe majeur, orienté nord-sud, les principales continuités écologiques du territoire sont liées à la vallée du ruisseau de Plémet qui s'écoule suivant un axe est-ouest, parallèlement à la RN 164.

Les éléments mis en évidence dans le diagnostic mettent donc clairement en avant l'importance des vallées associées aux cours d'eau pour les déplacements de la petite faune, d'où le choix d'associer les passages à faune aux ouvrages hydrauliques. La configuration du site et notamment la répartition des cours d'eau permet d'ores et déjà de couvrir par des passages à petite faune, l'ensemble du tracé de façon régulière (1 passage approximativement tous les kilomètres).

A noter que sur le secteur du Ridor, un passage à faune supplémentaire a également été prévu (buse de diamètre 600), indépendamment de l'ouvrage hydraulique. Ce passage supplémentaire permet de compléter le réseau de passages à petite faune au travers de la RN 164, en prenant en compte la zone de collision identifiée par l'ONCFS.

Rappelons également qu'à l'heure actuelle, il n'existe aucun ouvrage hydraulique ou passage favorable au transit de la petite faune au travers de la RN 164 (hormis le Ninian, équipé d'un passage à loutre en encorbellement).

Le projet va donc nettement améliorer la situation par rapport à l'existant avec création de 12 passages à faune sur l'ensemble du projet (5 au travers de la RN 164 et 7 sur les voies annexes, notamment lors des traversées du ruisseau de Plémet).

- Ces précisions figurent bien clairement dans la pièce E6, §6.9 Les continuités écologiques et le fractionnement des habitats. L'étude d'impact n'a ainsi pas été modifiée sur ce point par le maître d'ouvrage par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

2.4.3.4 Milieux aquatiques et zones humides

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « L'Ae recommande de prévoir et décrire les outils de gestion des parcelles concernées par les mesures compensant la destruction de zones humides, d'augmenter la durée de suivi de ces mesures et de prévoir si besoin des mesures correctives en cas d'écart à l'objectif, afin d'améliorer les chances d'atteintes du résultat recherché. Elle recommande en outre de rechercher des sites pour des compensations supplémentaires ».

Réponse du maître d'ouvrage :

La description des mesures de gestion des parcelles concernées par les mesures compensatoires zones humides seront plus précisément définies au stade d'une demande d'autorisation Loi sur l'Eau. De même, la durée de suivi des mesures, ici proposée à minima sur 5 ans, sera détaillée ultérieurement en concertation avec le service instructeur Loi sur l'Eau en fonction des enjeux et des mesures proposées. Comme dans tout dossier de demande d'autorisation Loi sur l'Eau, le suivi aura évidemment comme fonction d'évaluer l'efficacité des mesures et de proposer des mesures correctives le cas échéant ; l'arrêté d'autorisation donnera bien une obligation de résultats et pas seulement de moyens. Dans cette optique, au cours des études de détail après enquête publique, le maître d'ouvrage recherchera le cas échéant des solutions alternatives ou supplémentaires aux mesures proposées dans le dossier. Ces précisions étant apportées dans le présent mémoire, le dossier n'a pas été modifié sur ce point par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

2.4.3.5 Haies et boisements

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « L'Ae recommande de compléter l'analyse des compensations des haies et boisements par une évaluation des fonctionnalités écologiques portant sur l'ensemble de ceux qui seront détruits et des replantations prévues, afin de renforcer et compléter ces dernières pour assurer une compensation intégrale sur le plan qualitatif ».

Réponse du maître d'ouvrage :

- Par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale, l'étude d'impact a été complétée dans le § 6,4 Les Boisements de la pièce E6 des éléments suivants :

70 % des boisements impactés correspondent à des fourrés et jeunes boisements développés spontanément le long de l'actuel talus routier. Les 30 % restants, (soit 3,2 ha), correspondent à des petits bois et bosquets isolés, composés de chênes et de charmes, de plantations de résineux ou de peupliers. Ont également été pris en compte quelques prairies plantées de chênes qui ne correspondent pas vraiment à des boisements (0,72 ha).

Les fonctionnalités de ces différents espaces peuvent être définies comme suit :

Type	Surface (ha)	Secteurs concernés	Fonctionnalité sylvicole	Fonctionnalité écologique
Chênes épars sur prairie	0,72	Bos Josselin, la Fourchette	Faible (pas de vocation sylvicole)	Faible (secteurs pâturés ou abandonnés)
Bois de chêne sur coteau	0,73	Bel Air, Ville-Guyomard	Bonne (bois de chauffage et bois d'œuvre)	Bonne (espace refuge pour la biodiversité forestière)
Bois de chêne et saules de fond de vallée	0,36	Bel Air, Ninian	Moyenne (bois de chauffage)	Bonne (espace refuge pour la biodiversité forestière)
Bois de résineux	0,42	Bodiffé	Bonne (usages divers)	Moyenne (espace refuge pour la biodiversité forestière associée aux résineux)
Bois de peuplier	0,97	Bodiffé, Branro	Bonne (usages divers)	Faible (milieux artificiels)
Fourrés, bois spontanés de bord de route	6,8	Ensemble du linéaire	Nulle (absence de valeur sylvicole)	Bonne (espace refuge pour la biodiversité forestière et corridor écologique)
Total impacts	10 ha			

On note que parmi les bois impactés, 21 % (soit 2,12 ha) correspondent à des bois potentiellement intéressants pour la sylviculture (bois de chênes, de résineux et de peupliers), 11 % (soit 1,09 ha) présentent un intérêt pour la faune sylvicole (bois de chênes), et 68 % (soit 6,8 ha) correspondent à des fourrés et jeunes bois spontanés, potentiellement intéressants en espaces refuges et corridors écologiques (fourrés et bois parallèles à la route).

Aussi, les mesures compensatoires proposées tiennent compte de ces fonctionnalités :

Type	Surface (ha)	Secteurs concernés	Fonctionnalité sylvicole	Fonctionnalité écologique
Zones de dépôts excédentaires à boiser (boisements + fourrés arbustifs)	5,3 + 5,5 (10,8 ha)	Bos Josselin, échangeur oues Bodiffé, Rido la Fourchette Bréhaudière	Moyenne (repousses potentiellement difficile) - potentialités bois de chauffage	Bonne (futurs espaces refuges pour la faune locale)
Plantation feuillus sur terrain naturel	2,1	Bos Josselin, Ville Moisan, Bel Air	Bonne (production de bois de chauffage ou bois d'œuvre)	Bonne (futurs espaces refuges pour les espèces sylvicoles)
Recolonisation spontanée des futurs talus routiers	Estimé à 5,5	Le long du futur projet	Nulle (absence de valeur sylvicole)	Bonne (espaces refuges et futurs corridors écologiques complémentaires aux haies bocagères)
Total plantations + recolonisation spontanée	18,4 ha			

Ainsi le bilan impacts/compensations peut être évalué comme suit :

		Surface impactée (ha)	Surface compensée (ha)
Fonctionnalité sylvicole	Bonne	2,12	2,1
	Moyenne	0,36	10,8
	Faible à nulle	7,52	5,5
Fonctionnalité écologique	Bonne	7,8	18,4
	Moyenne	0,42	-
	Faible à nulle	1,72	-

Ainsi, les compensations permettent d'améliorer la fonctionnalité sylvicole du territoire, notamment au regard des potentialités « bois de chauffage ». Les potentialités « bois d'œuvre » apparaissent en revanche légèrement inférieures à l'état initial (2,1 ha compensés pour 2,12 ha détruits). Les potentialités écologiques sont quant à elles nettement améliorées à l'échelle du territoire (passe de 7,8 ha en fonctionnalité bonne à plus de 18 ha).

On relèvera par ailleurs que la recolonisation spontanée des talus de bord de route permettra de recréer des habitats « dynamiques », qui évolueront au cours du temps (friches, fourrés, jeunes bois, etc.).

Outre le rôle important de ces espaces dans le piégeage du carbone, ils offriront des habitats variés pour la faune locale (mosaïque de milieux plus ou moins fermés), ce qui permettra de renforcer la biodiversité faunistique et floristique.

- Par ailleurs, par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale, l'étude d'impact a été complétée dans le § 6,4 Le Bocage de la pièce E6 des éléments suivants :

Concernant les haies, il s'agit principalement de linéaires arborés de chênes, accompagnés d'une strate arbustive plus ou moins dense (prunellier, ajonc, aubépine, etc.). Toutes les haies impactées ont été prospectées lors de la définition du projet et n'ont pas révélé d'enjeux majeurs (absence d'espèces floristiques au faunistiques rares). Elles jouent cependant un rôle important dans le réseau écologique local, en tant qu'axes potentiellement privilégiés pour le déplacement des espèces (petite faune en particulier).

A noter que la quasi-totalité des haies impactées (près de 90 %) sont parallèles à la RN 164. Elles jouent donc un rôle important pour le déplacement des espèces suivant un axe est-ouest. La quasi-totalité des haies bocagères recréées dans le cadre du projet (soit 5,8 km) se trouvent également le long de la future 2 x 2 voies, suivant ce même axe est-ouest et pourront ainsi, à terme, jouer le même rôle fonctionnel pour le déplacement des espèces que les haies actuelles.

Concernant le potentiel bois, les haies actuelles sont globalement vieillissantes. Le SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) a mis en évidence des problématiques de renouvellement du bocage à l'échelle régionale. Rappelons que le bocage ne doit pas être figé pour rester vivant. Le renouvellement des haies contribue à maintenir sa dynamique. Le fait de replanter 5,8 km de jeunes haies, en compensation de 3,7 km abattues dans le cadre du projet (dont la majorité était vieillissante), contribue donc à favoriser ce renouvellement.

- Enfin, par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale, les 5 cartes figurant à la suite des § 6,4 et 6,5 de la pièce E6 ont été mises à jour pour tenir compte d'échanges de terrain avec l'Autorité Environnementale sur la qualification ou l'absence très ponctuelle de certaines haies ou certains boisements.

2.4.3.6 Urbanisme

Remarque de l'Autorité Environnementale : « *Un complément sur les zones de logistiques qui pourraient se développer à proximité de la RN 164, souvent très consommatrices d'espaces, serait bienvenu* ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Les documents de planification existants, qui tiennent compte de l'aménagement en cours et à venir de la RN164 engagé depuis bien longtemps, ne prévoient pas dans le secteur de zones urbanisables pour de telles activités. Le dossier soumis à enquête ne sera pas complété sur ce point et reste inchangé par rapport à la version soumise à Autorité Environnementale.

2.4.4 Résumé non technique

Remarque de l'Autorité Environnementale : « *La grille d'analyse multicritères des variantes étudiées présentée dans le résumé non technique est moins détaillée que dans le dossier principal. Il en résulte que le lecteur du seul résumé non technique, qui doit être autosuffisant, ne comprend pas pourquoi la « variante 0 », qui consiste à ne rien faire, est plus pénalisante sur le milieu physique que les autres variantes qui nécessitent des travaux de génie civil. Les raisons, qu'il conviendrait d'ajouter au résumé non technique, tiennent à ce que le fonctionnement des ouvrages hydrauliques actuels est insatisfaisant, et que les eaux de ruissellement actuellement non assainies entraînent une dégradation de la qualité des eaux* »

Réponse du maître d'ouvrage :

La remarque de l'Autorité Environnementale est valable pour l'ensemble des items du tableau de synthèse figurant dans le résumé non technique.

- Pour la bonne compréhension, le maître d'ouvrage a rajouté dans la version du dossier soumis à enquête publique un paragraphe de conclusion sous le tableau du § 4,1,1 de la pièce E1, paragraphe analogue à celui que l'on trouve au § 6,1,8 de la pièce E5

Recommandation de l'Autorité Environnementale : « *L'Ae recommande d'adapter, corriger et actualiser le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis* »

Réponse du maître d'ouvrage : le résumé non technique a été adapté pour prendre en compte les quelques évolutions apportées à l'étude d'impact.

République Française

Préfecture des Côtes d'Armor

Enquête Publique relative au projet **de mise en 2X2 voies de la RN 164, sur le secteur de PLEMET, par L'Etat.**

- : -

Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Le commissaire enquêteur :

Raymond LE GOFF

Désigné par Monsieur Le Président du Tribunal Administratif de Rennes, par décision du 06 Octobre 2016.

2° Partie : Avis et Conclusions du commissaire-enquêteur.

Avis et Conclusions	2
I - Généralités	3
1. Appréciations préliminaires	3
2. Les consultations du public	3
II – L’appréhension du projet de mise en 2X2 voies de la RN 164.	6
1. L’inscription du projet dans l’itinéraire de la RN 164.....	6
2. La double fonction de la RN 164 dans le réseau routier breton.	6
3. Le projet d’aménagement du secteur de Plémet à Laurenan.....	7
4. Le projet et son environnement :.....	7
5. Le projet et ses aspects socio-économiques :	8
6. Les opérations de classement et déclassement de voirie	9
III- Analyse des observations	10
Avant-propos.....	10
1. La Mise en 2x2 voies de la Route Nationale 164.....	12
2. L’Echangeur Ouest de la Ville Moisan	18
3. Le Pont de la Poterie	19
4. La demande d’un pont agricole à Bos Josselin.....	26
5. L’échangeur Est.	28
6. La desserte du sud –villages Les Terres - Belna– l’IME le CAT.	49
7. Les demandes individuelles.....	54
8. La desserte des exploitations agricoles et des Terres agricoles.....	64
9. Le passage grande faune	69
10. Le passage inférieur Le Val - Laurenan.....	69
IV – Conclusion du commissaire-enquêteur	70

Avis et Conclusions

A la suite du rapport dressé en première partie sur un document séparé vient cette seconde partie qui a pour objet **l’avis et les conclusions du commissaire enquêteur concernant le projet de mise en 2X2 voies de la RN 164, par l’Etat, sur le secteur de Plémet.**

Elle s’articule de la manière suivante :

I - Généralités

1. Appréciations préliminaires

a. Le déroulement de l'enquête :

L'enquête s'est déroulée dans des conditions très satisfaisantes à la fois sur le plan matériel et sur la manière dont l'information a été faite avec le souci de couvrir une large diffusion de l'affichage par des panneaux installés sur toutes les voies adjacentes à la RN164, par de grands panneaux informatifs sur la RN 164, à chaque bout, du tronçon concerné. La parution de l'enquête a été précédée d'une réunion de présentation du projet effectuée par la DREAL et par des annonces de presse sous la signature de la Préfecture des Côtes d'Armor et de la Région Bretagne. La durée de l'enquête a été de 45 jours. J'ai tenu cinq permanences dont quatre à Plémet, qui ont toutes été bien chargées. J'ai ainsi reçu individuellement les gens ou les groupes, (de l'ordre de 70 à 80 personnes, peut-être plus), parfois longuement, ils ont pu s'exprimer, le plus souvent pour présenter leurs doléances, leurs requêtes, leurs propositions... alors qu'elles étaient déposées par écrit. L'attente qu'elles ont parfois occasionnée, assez longuement le dernier jour, n'a donné lieu à aucun commentaire. La permanence du 22 décembre s'est terminée à plus de 13 h, celle du dernier jour à 18 heures.

b. Le dossier d'enquête :

Le dossier d'enquête, volumineux, est structuré à parti d'une nomenclature en tête de dossier. Le choix du format 29,7x 42 a permis d'utiliser très largement une cartographie en couleur, complétée par des photomontages décrivant précisément le projet et son impact sur le milieu naturel et physique, mais aussi son insertion en se plaçant dans la perspective future recherchée. Il est fort complet avec la volonté manifeste d'être explicite et de lecture aisée, tant par la typographie que par l'expression écrite. En plus de ce dossier, la DREAL avait installé, dans le hall d'entrée de la mairie de Plémet, siège de l'enquête, sur plusieurs tables réunies, un plan couleur, sur fond d'une photographie aérienne, de l'ensemble de l'itinéraire du projet, des ouvrages et contraintes environnementales. Un plan identique était déployé sur la grande table en ogive de la salle des permanences du commissaire-enquêteur. Ainsi donc les points de vue et les demandant qui se sont exprimés s'appuient sur des éléments tangibles.

Spécificité : Le périmètre inhérent au champ de la déclaration d'utilité publique dépasse amplement la seule limite des ouvrages, tels qu'ils sont configurés au projet, pour inclure dans son aire de délimitation la possibilité de variantes, de contre-propositions...Il s'agit donc d'une enveloppe offrant à l'enquête publique de faire évoluer le projet.

2. Les consultations du public

a. La concertation préalable :

Il importe pour lire les avis, les observations, remarques, contre-propositions qui se sont exprimés pendant l'enquête de les situer dans leur temporalité par rapport au développement de l'élaboration du projet depuis son origine publique.

1- Les projets portés à la concertation en 2014 :

Trois projets différents :

- **Un aménagement sur place. *(solution 1)**
- **Une quatre-voie au proche. (solution 2)**
- **Une quatre-voie au sud éloigné. (solution 3)**

*le projet de l'aménagement sur place prévoit 2 échangeurs : l'un à l'ouest au Bos Josselin (à la rocade) et l'autre à l'est (à la rocade).

2- La tenue de cette concertation avec le public :

Elle s'est officiellement déroulée du lundi 16 juin au vendredi 11 juillet 2014.

Une réunion publique s'est tenue le 20 juin 2014 rassemblant 200 personnes à la suite d'une annonce publique et de 257 courriers individuels. Présentation des trois projets au public.

La permanence (mairie de Plémet le 25 juin 2014): 37 personnes ont fait le déplacement : 13 pour l'aménagement sur place (solution 1), 1 pour la solution 2 et 3 personnes contre la solution 3.

Le registre mis à disposition pendant la durée de la concertation (mairies de Plémet et Laurenan) : 36 avis dont 29 favorables à la solution 1, dont 3 avis portant sur un déplacement de l'échangeur Est.

Les mails : 16 avis dont 7 personnes pour solution 1, dont 3 avis pour un déplacement de l'échangeur Est ; 1 pour la solution 2 et une pour la solution 3.

3- Les avis des institutionnels :

Le Conseil Régional : solution 1, demande de poursuivre les rencontres avec les riverains et les professionnels du monde agricole et économique. Le Conseil Départemental des Côtes-d'Armor : solution 1, intégrant un échangeur Ouest en position B et un échangeur à l'Est tel que présenté dans le dossier concertation (souhait justifié par les fonctionnalités : desserte du bourg et des activités, et par un raccordement à la rocade de Plémet). Le CIDERAL, réclame un échangeur complet pour desservir le secteur Ouest. La commune de Plémet pour la solution 1, souhaite 2 échangeurs complets à l'ouest et à l'est, ainsi qu'une aire de repos ; souhaite que soit engagée la discussion sur le positionnement des échangeurs. Les communes de Plumieux et Cambout soutiennent la position du conseil municipal de Plémet dans ses demandes. La commune de Laurenan pour la solution 1, demande un pont et un boviduc pour le passage des bovins. DDTM pour la solution 1. La Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor pour de préférence des échangeurs complets, souhaite le déplacement de l'échangeur Est en limite de la zone du Ridor. La FPPMA ne porte pas de choix sur les solutions en débat. L'automobile Club de l'Ouest pour la solution 1. Aucune des associations environnementales consultées n'a émis d'avis. L'association « Alternative raisonnée de la variante n°1 de la RN164 pour l'aménagement du secteur de Plémet » par courrier du 05 septembre 2014 souhaite: un pont agricole Bos Josselin, décaler l'échangeur ouest B vers l'est, repositionner l'échangeur Est, prévoir un pont agricole sur Branro.

4- Les conclusions du Maître d'Ouvrage :

Au terme de cette concertation, le Maître de l'Ouvrage tire les conclusions suivantes : retient l'aménagement sur place, pour l'échangeur ouest la position B est retenue avec une optimisation recherchée concernant ses raccordements RD1 et Rocade Ouest. (Poursuite des études sur la base d'un

échangeur complet) et pour l'échangeur Est, il est proposé d'étudier l'opportunité d'autres configurations plus proches de la ZA du Ribor.

Pour l'échangeur Ouest, le travail d'optimisation a été réalisé ainsi qu'il en est fait état dans le bilan de concertation.

Pour l'échangeur Est, le dossier indique que deux réunions de concertations complémentaires ont été menées avec la mairie de Plémet, la CIDERAL, les riverains et les commerçants (une dizaine de variantes complémentaires étudiées) et qu'en définitive une position plus proche du Ridor a été validée par le comité de suivi.

5- La présentation du projet à la population :

La présentation du projet à la population a eu lieu le 11 octobre 2016, à la mairie de Plémet, à l'occasion d'une réunion publique rassemblant plus de 300 personnes. Elle était présidée par le Secrétaire Général de la Préfecture, en présence de la Région (représentée par son Vice-Président), et animée par la DREAL. Elle a soulevé des inquiétudes, des réactions ... amenant les représentants des autorités à préciser « que cette réunion n'est pas décisionnelle » ou encore « si des adaptations doivent être faites au moment venu on le fera ». Pour cela la population devra d'abord formuler ses inquiétudes auprès du commissaire-enquêteur, dans le cadre de l'enquête publique qui démarrera le 21 novembre 2016.

b. Le bilan de la consultation au titre de l'enquête publique:

Au cours de l'enquête publique toutes les variantes étudiées ont été reprises de sorte que l'évolution qu'a connu le projet dans sa phase préparatoire, est remise en débat. Le débat public est riche de quelque 150 interventions (observations, lettres, courriels) qui ont nécessité de la part de leur(s) auteur(s) du temps pour construire, ordonner et développer les argumentaires.

Mais c'est aussi une participation remarquable par sa sérénité qui témoigne d'une préoccupation générale : comment se projeter dans l'avenir, comment passer du présent à un autre moment, celui où les bases seront jetées pour se décliner ensuite en principes directeurs à partir desquels les changements s'opèrent. En effet, il n'est pas possible de trouver la quadrature du cercle où toutes les aspirations, les contraintes trouveraient un dénominateur commun except d'inconvénients. Chacun en a bien conscience, pour preuve la teneur mesurée des propos de ceux qui sont le plus touchés. On sent bien à travers le dialogue qui s'est instauré entre les habitants et la DREAL qu'arrive le moment où il faudra bien arrêter des choix à partir de quoi il sera de nouveau possible de se projeter vers l'avenir.

Quelles sont les « lignes forces » qui ressortent de cette consultation publique? Nous avons une expression collective, organisée, formelle au travers de deux associations, informelle à partir de groupes qui se sont constitués de villageois, d'agriculteurs, de commerçants, de salariés, d'employés d'usine, mais également une large intervention individuelle même si elle reprend plus ou moins les arguments collectifs des uns ou d'autres, ce qui veut bien dire que l'on a bien là une représentation de la palette des points de vue de la population de Plémet et de son pourtour.

Les préoccupations tournent autour de :

- L'attractivité de Plémet, la vie dans la commune ;

- L'activité du centre de rééducation, de l'IME, de l'activité économique ;
- L'exploitation agricole, concentrées sur le Bos Josselin ;
- L'isolement des villages situés au sud ;
- L'impact des ouvrages sur le milieu physique, l'habitat, l'activité humaine ;
- L'usage de la rocade de contournement.

Il importe de souligner, à ce stade, que cette voie de contournement n'a d'autres fonctions que celle-là, si bien qu'elle laisse l'accès à Plémet identifié par deux entrées : la poterie sur le RN 164 et par la rue de Rennes.

La desserte de Laurenan n'appelle aucune inquiétude particulière.

II – L'appréhension du projet de mise en 2X2 voies de la RN 164.

1. L'inscription du projet dans l'itinéraire de la RN 164.

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN164 –l'axe routier du centre Bretagne- sur l'ensemble de son itinéraire. La RN 164 assure la liaison avec la RN12 venant de Rennes, à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN 165, en direction de Brest au nord et Quimper au sud. L'aménagement de la RN 164 entre Châteaulin et Montauban-de-Bretagne a fait l'objet, en 1991, d'un avant-projet sommaire d'itinéraire, approuvé le 21 mars 1995 par décision ministérielle. Le parti d'aménagement retenu prévoit une mise à 2X2 voies avec échangeurs dénivelés et l'application du statut de route express sur les 162 km séparant Châteaulin de Montauban-de-Bretagne, avec la mise en place d'un itinéraire de substitution.

Actuellement 101 km sont réalisés. La finalisation de l'aménagement de la RN 164 est une priorité du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre. Il prévoit la mise en chantier avant 2020 de la quasi-totalité des sections restant à doubler, dont le secteur de Plémet. Le contrat de Plan 2015-2020 consacre une enveloppe budgétaire à la réalisation de cette section.

2. La double fonction de la RN 164 dans le réseau routier breton.

La RN 164 :

- Dessert la Bretagne centrale de Châteaulin aux portes de Rennes en reliant entre-elles les agglomérations de Carhaix, Rostrenen, Mûr de Bretagne, Loudéac, Plémet, Merdrignac...
- Offre un itinéraire alternatif de circulation aux deux grands axes routiers littoraux, au Nord la RN12 (Rennes, St-Brieuc, Morlaix, Brest) et au Sud la RN 165 (Vannes, Lorient, Quimper) ;

Depuis les années 80, l'Etat a lancé la réalisation progressive de la mise à quatre voies de la RN164 afin de sécuriser cet axe routier et aussi de permettre le désenclavement du Centre-Bretagne pour son développement économique général.

3. Le projet d'aménagement du secteur de Plémet à Laurenan.

La mise en 2X2 voies supprime les accès directs à la RN 164. Le rétablissement des voies de communications se fait à partir d'un:

- Echangeur Ouest, à la ville Moisan, avec de part et d'autre de la 4 voies deux giratoires de redistribution des liaisons avec, notamment, un embranchement à la voie de contournement et un accès vers le centre de Plémet ;
- Pont à la Poterie au lieu et place du rond-point actuel pour la continuité de la RD1.
- Echangeur Est, à la Fourchette, avec de part et d'autre de la 4 voies, deux giratoires de redistribution des liaisons, au nord pour accéder au centre-ville et à la voie de contournement, au sud pour desservir la zone du Ribor et pour assurer l'itinéraire de substitution venant de l'est en longeant la RN 164, par le sud, avant de la traverser et de se raccorder à la route de contournement nord.
- Passage inférieur au lieu-dit La Tiolais.

La mise en 4 voies s'accompagne de la réalisation de dix ouvrages hydrauliques pour les écoulements naturels et le franchissement des cours d'eau, ainsi que la réalisation de 4 bassins de décantation des eaux pluviales pouvant servir, le cas échéant, à piéger une pollution accidentelle. Les déblais de matériaux en excédent serviront à la mise en œuvre des merlons anti-bruit, pour les aménagements paysagers...

4. Le projet et son environnement :

Le Trafic :

Scénario de trafic retenu : l'actuel : 6 300 véhicules/jour dont 1 400 Poids Lourds ; à l'horizon 2035 : 13 à 15 000 véhicules/jour ; évolution du trafic s'appuyant sur des hypothèses de croissance du « Produit Intérieur Brut » et sur un report de trafic de la RN12 sur la RN164 concernant la liaison Rennes-Brest.

Bruit :

Des protections à la source sont prévues (merlons par réutilisation des excédents de matériaux, ou murs anti-bruit). Il est retenu d'assurer des protections en façade pour une vingtaine de maisons (secteurs où il est techniquement et économiquement difficile de réaliser une protection à la source). Il est également prévu des acquisitions foncières pour les habitations impactées par la toute proximité.

Air et Santé :

Le projet ne prévoit aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation dans la mesure où il est estimé que la concentration des polluants reste inférieure aux seuils en la matière.

Rétablissement des continuités hydrauliques et écologiques :

Les aménagements prévus comportent des prolongations, créations et suppressions d'ouvrages hydrauliques. Tous les nouveaux ouvrages faciliteront le passage de la faune, l'un d'entre eux est dimensionné pour la grande faune.

Milieux aquatiques et zones humides :

Le projet entraîne la destruction de 1,47 ha de zones humides (dont les fonctionnalités sont analysées et présentées dans le dossier). Il est prévu de la compenser par la réhabilitation de zones humides remblayées le long du Ru à la ville Guyomard et par l'extension d'une zone humide existante à la Ville-Moisan, soit 1,49 ha restaurés à proximité du projet. Il est également prévu un suivi de cinq ans.

Haies et boisements :

Le projet va provoquer la suppression de 10 ha de fourré et boisements, dont 3,2 ha de chênaie et de plantations d'épicéas ainsi que 4,4 km de haies. Pour compenser il est prévu 5,3 ha de boisement, 5,5 ha de fourrés arbustifs et 5,8 km de haies créées dans le cadre de l'insertion paysagère du projet.

L'Avis de l'Autorité environnementale :

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux portent sur les continuités écologiques, les zones humides et la cohérence du projet et du programme notamment au regard des engagements pris par le Pays en la matière. La démarche d'évaluation environnementale est bien maîtrisée et exposée.

La procédure dite d'autorisation unique : Loi sur l'eau, Espèces protégés :

Après la DUP, le Maître de l'ouvrage sera appelé à formuler, dans le cadre de la procédure dite d'autorisation unique, une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et du régime d'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés.

5. Le projet et ses aspects socio-économiques :

La RN 164 à l'échelle de la Région Bretagne :

L'évaluation socio-économique figurant au dossier couvre un champ d'étude à l'échelle régionale au regard de la fonction structurante de la mise en 2X2 voies de la RN 164 pour la Bretagne entière. Elle aborde aussi plus spécifiquement le sujet du Centre-Bretagne pour qui cet axe routier joue un rôle de désenclavement mais, aussi, a vocation à favoriser des échanges infra-territoriaux et interurbains. Le Centre Bretagne a une économie axée sur l'agro-alimentaire ce qui entraîne des besoins relativement importants en matière de transport. En effet, la chaîne logistique des activités agricoles est importante en amont ainsi qu'en aval de la production. Ceci implique pour assurer son niveau d'activité et son développement de disposer d'une infrastructure routière répondant à des préoccupations optimum en termes économiques et de sécurité.

La RN 164 et la mobilité à l'échelle du Pays de Loudéac :

La connexion du pays avec son environnement se traduit à travers les navettes domicile-travail. Les trois quarts des actifs en emploi habitent le territoire et y travaillent. Le nombre d'emplois et d'actifs augmente. Ceci induit des navettes domicile-travail de plus en plus nombreuses. Chaque jour 4 900 personnes quittent le territoire pour exercer une activité à l'extérieur et inversement 7 300 viennent y travailler alors qu'ils n'étaient, respectivement, que 3 500 et 4 900 en 1999. Cette migration journalière se concentre depuis Loudéac vers Saint-Brieuc, Rennes, Pontivy.

Dans le bassin du pays du Centre Bretagne on compte aujourd'hui 112 emplois pour 100 actifs. C'est une spécificité du territoire.

La commune de Plémet :

Démographie :

Plémet : en 2008 : 2 929 habitants en 2013 : 3 212 habitants.

Population active ayant un emploi :

Plémet : 1 167. Laurenan: 98. Gomené : 93.

Le trafic routier :

Route	Lieu	Véhicules/jour	Dont Poids Lourds
RN 164	Avant la rocade Est	7 100	1 700
Rocade	Après croisement Laurenan	400	50
Route de Laurenan	La Pierre	1 000	50
RD 16 (entrée Est)	Léguet	1 500	50
RN 164	ZA le Ridor	7 200	1 650
RD1	Au sud Poterie	1 800	100
RD1	Au nord Poterie	3 400	100
RN 164	La ville Moulin	8 100	1 600
RN 164	Bos Josselin	8 500	1 700
RD 792	Rocade Ouest	1 450	200

6. Les opérations de classement et déclassement de voirie

Il est prévu en matière de domanialité les dispositions suivantes :

- Sont classés dans le domaine public de l'Etat :
 - Les nouvelles emprises de la RN 164 pour son élargissement.
 - Les bretelles d'entrée et de sortie.

- Les ouvrages : passage de grande faune et le passage inférieur au « Le clos Aubin ».
- Sont classés dans le domaine public du Département des Côtes-d'Armor :
 - Le raccordement de la RD 792 à l'échangeur ouest, son giratoire Nord, puis la liaison à la RD 1, et enfin la RD 1 reconfigurée.
 - L'ouvrage de franchissement de la RN 164 à la Poterie.
 - A l'échangeur Ets, le giratoire Nord et la voie de raccordement à la RD 16 (barreau traversant la Fouchette).
- Sont classés dans le domaine public de la commune de Plémet :
 - Echangeur-ouest : le pont enjambant la RN 164, le giratoire sud et les raccordements à la voirie communale, les délaissés de RD à la Poterie et la desserte d'une habitation.
 - Echangeur-est : le giratoire sud et ses raccordements à la voirie communale, le pont au-dessus de la RN 164, puis côté nord les voies de desserte des établissements et des maisons enclavés.
- Est classée dans le domaine public de la commune de Laurenan :
 - La voie passant sous la RN 164 au « Le clos Aubin ».

Il s'agit là, de dispositions concrètes fondées sur les caractéristiques et les fonctionnalités des aménagements tels qu'ils sont portés à l'enquête. Elles reposent sur des principes qui permettent, le cas échéant, d'actualiser la dévolution de ces classements/déclassés en fonctions de la consistance définitive du projet dans ses différents aménagements.

III- Analyse des observations

Avant-propos

Dans la partie rapport sont reprises intégralement toutes les observations qui ont été portées à l'enquête. A partir de celles-ci, dont le Maître de l'Ouvrage disposait, il a été dressé par mes soins une synthèse en retenant un classement par ouvrage fonctionnel, en consacrant un titre à l'aménagement en 2x2 voies de la RN 164 dans son principe, en regroupant certaines préoccupations communes et, enfin, en rassemblant sous un titre particulier toutes les questions à portée individuelle.

Chaque observation a été analysée et son contenu dirigé vers les différents titres qui structurent leur exploitation.

Voici, ci-après, le plan selon lequel s'ordonne cette démarche :

- 1 - La mise en 2x2 voies de la RN 164.
- 2 - L'échangeur Ouest de la Ville Moisan.
- 3 - Le pont de la poterie.
- 4 - La demande d'un pont agricole à Bos Josselin.
- 5 - L'échangeur Est.

- 6 - La desserte du sud – villages : Les terres, Belna – l'IME, le CAT.
- 7 - Les demandes individuelles.
- 8 - La desserte des exploitations agricoles et des terres agricoles.
- 9 - Le passage Grande faune.
- 10 - Le passage inférieur le Val à LAURENAN.

Le Maitre de l'ouvrage a répondu aux différentes observations le 27 Janvier 2017. Sa réponse intervient en suivant ce plan et est reprise intégralement.

1. La Mise en 2x2 voies de la Route Nationale 164.

L1- La RN 164 fait office de rocade sud assurant une excellente desserte des riverains et des entreprises de la zone d'activité. Le doublement sur place transforme de nombreuses routes en impasses pénalisantes. Elle passera à quelques mètres des bâtiments de la zone d'activité. **L3** aucune considération n'est faite aux habitants qui sont sur les communes de Laurenan et Goméné. **O4-** La 2x2 est absolument nécessaire. **M33.** La mise en 2X2 de ce tronçon ne doit pas être une priorité régionale : tronçon non accidentogène, employons l'argent à autre chose. **L34-** projet convenable en tous points, arrêtons de prendre en compte des intérêts particuliers soutenus par des personnes qui habitent à plusieurs kilomètres de la RN164. L'important c'est le désenclavement du centre bretagne.**M35** souhaite que la solution retenue soit la moins dispendieuse. **L39** Président Sté de chasse demande que la 2X2 soit « grillagée ». **L41** opposé au doublement sur place en raison des nuisances occasionnées. **L42** Le centre de rééducation fonctionnelle- indique : le projet participe à l'aménagement du territoire et à la desserte du Centre Bretagne ; Impact du bruit : le projet prévoit la création d'un merlon de 4m de hauteur tout le long de la propriété ; il est prévu un seuil de 57 dB qui ne doit pas être dépassé. Le projet prévoit l'abattage des arbres qui ont un rôle d'écran naturel acoustique. Les études de bruit doivent prendre en compte ces éléments ; demande de recomposer une bande boisée et qu'elle soit anticipée. **L49** mettre en place le long de la RN164 un réseau pour la fibre optique, prolongement du réseau d'assainissement. **O75** ce projet ne permet que de gagner 35 secondes pour les usagers. **O17**, pas approprié à la commune. **L115** interrogation quant à la nécessité d'un tronçon à 2x2 voies, pour quel bénéfice ? demande un bitume anti-bruit ou solaire. **L131** (Cf.L115). **L135** comment va se positionner la 4 voies par rapport aux entreprises de la ZA du Ribor (côté sud)?

Réponses de la DREAL Bretagne, maître d'ouvrage

L1- "La RN 164 fait office de rocade sud assurant une excellente desserte des riverains et des entreprises de la zone d'activité. Le doublement sur place transforme de nombreuses routes en impasses pénalisantes. Elle passera à quelques mètres des bâtiments de la zone d'activité" :

Le parti d'aménagement retenu, du moindre impact, a été celui d'un aménagement sur place. Il a été unanimement soutenu pendant la concertation publique. Le principe d'une 2x2 voies de type voie, express implique la suppression de l'ensemble des accès directs et la concentration des entrées-sorties uniquement au niveau des échangeurs dénivelés. Il est donc nécessaire d'examiner les conditions de déplacements futures des riverains, en mettant en œuvre les aménagements nécessaires : voies de désenclavement, ouvrages de franchissement etc.

Le projet prévoit ainsi le rétablissement des voies les plus fréquentées (RD1, voie communale au niveau de la Tiolais, deux franchissements au niveau des échangeurs). Le § 9,1,4 de la pièce E6 détaille les impacts résiduels pour certains hameaux. Les plus pénalisés sont ceux du Meur, du Bos Josselin (pénalisés uniquement pour accéder à la RN164 direction Loudéac) et des Terres. Celui-ci est clairement le plus pénalisé, dans toutes les directions. Pour ce hameau,

la pièce E5 justifie le choix de non-rétablissement en faisant la balance entre le coût, les impacts et les gains d'un ouvrage de rétablissement par rapport au temps perdu et au nombre d'habitations concernées. Dans un aménagement structurant comme celui de la RN164, les usages quotidiens des habitants sont modifiés et, si collectivement les habitants gagneront du temps en tant qu'usagers quotidiens de la RN164 modernisée, quelques habitants sont concernés par des allongements de temps de parcours quotidiens, qui ne peuvent tous être résolus.

Concernant le passage du projet de 2x2 voies à quelques mètres des bâtiments de la zone d'activité, il faut noter que la RN164 actuelle est déjà située à proximité immédiate de ces bâtiments qui profitent d'un effet vitrine profitable à leur image. Le doublement sur place de la RN164 dans ce secteur rapprochera en effet la route d'une dizaine de mètres de ces bâtiments, le MOa s'engageant à ne pas impacter le fonctionnement de ces entreprises que ce soit dans les parkings, clôtures ou zone de manœuvre. LE MOa a d'ailleurs rencontré ces entrepreneurs pendant les études préalables à la DUP pour recueillir leur mode de fonctionnement et analyser leurs craintes pour y répondre lors de la définition de l'élargissement de la RN164.

L3 "aucune considération n'est faite aux habitants qui sont sur les communes de Laurenan et Goméné".

Les habitants de Laurenan et de Goméné continueront, pour la grande majorité d'entre-eux, à se déplacer comme actuellement sans connaître les impacts directs ou indirects du projet auxquels sont soumis certains habitants de Plémet. Ils profiteront des avantages directs (gain de temps, sécurisation,...) de ce doublement de la RN164 notamment lors de leurs trajets vers Loudéac ou vers le grand Ouest. Les habitants de Laurenan qui ont eu l'occasion de s'exprimer pendant la concertation publique puis l'enquête publique DUP n'ont d'ailleurs émis aucune remarque négative en ce sens.

O4- La 2x2 est absolument nécessaire.

O17 pas approprié à la commune.

M33. La mise en 2X2 de ce tronçon ne doit pas être une priorité régionale : tronçon non accidentogène, employons l'argent à autre chose.

L34- projet convenable en tous points, arrêtons de prendre en compte des intérêts particuliers soutenus par des personnes qui habitent à plusieurs kilomètres de la RN164. L'important c'est le désenclavement du Centre Bretagne.

L42 Le centre de rééducation fonctionnelle- indique : le projet participe à l'aménagement du territoire et à la desserte du Centre Bretagne ;

O75 ce projet ne permet que de gagner 35 secondes pour les usagers.

L115 et L131 interrogation quant à la nécessité d'un tronçon à 2x2 voies, pour quel bénéfice ?

L'État, suite au Grenelle de l'Environnement, et dans un contexte de raréfaction de l'argent public, a redéfini ses priorités d'investissement en matière d'infrastructures. Suite aux travaux d'élaboration d'un Schéma National des Infrastructures de Transport, la commission parlementaire Mobilité 21 a, en juillet 2013, rendu un rapport dans laquelle elle retient l'opportunité de moderniser certains axes routiers au titre du désenclavement de certains territoires, dont la RN164 pour le Centre Bretagne.

Le projet au niveau de Plémet doit s'appréhender dans le cadre plus global de la mise à 2x2 voies de la RN164, sur encore un peu plus de 60 km, permettant un gain de temps et de confort en faisant une alternative aux routes littorales et favorable au développement des territoires traversés (ex de Synutra à Carhaix par exemple). Son aménagement fait l'objet d'un consensus depuis plusieurs décennies et la priorité de sa finalisation a été réaffirmée à l'occasion de la signature fin 2013 du Pacte d'Avenir pour la Bretagne.

Si la RN164 n'est pas en tant que telle un axe très accidentogène, les tronçons actuellement à 2 voies restent nettement plus accidentogènes que les tronçons en 2x2 voies, l'actualité récente (accident mortel au niveau de Merdrignac) illustrant malheureusement le caractère très dangereux des chocs frontaux qu'une 2x2 voies permet de très grandement réduire.

NB : un passage de 90km/h à 110km sur une distance de 8km fait gagner 1mn et le passage de l'intégralité des 162kms de la RN164 à 2x2 voies et 110km/h fera gagner au final 45mn pour les VL et 55mn pour les PL offrant une vraie offre concurrente aux axes littoraux.

M35 souhaite que la solution retenue soit la moins dispendieuse.

En ces temps de besoin de maîtrise des dépenses publiques, le MOa a été ici, comme sur les autres secteurs récemment étudiés, particulièrement attentif à définir un programme des travaux optimal pour lequel des pistes d'économies ont été continûment recherchées tout en maintenant bien évidemment les fonctions principales de ce type d'infrastructures et les aménagements nécessaires pour réduire les impacts du projet. Ainsi chaque carrefour, chaque échangeur, chaque franchissement ou rétablissement routier a été étudié de façon à optimiser leurs coûts respectifs en fonction des enjeux appréciés à leurs justes mesures.

L39 Président Sté de chasse demande que la 2X2 soit « grillagée ».

La RN164 sera close intégralement pour éviter les divagations de faune (sauvage ou domestique).

L41 opposé au doublement sur place en raison des nuisances occasionnées.

La variante en aménagement sur place a été unanimement soutenue pendant la concertation publique principalement car il semblait aux riverains concernés que c'était celle qui occasionnait le moins de nuisances nouvelles. La plupart des riverains habitants aux bords de la RN164 actuelle pâtissent déjà de ses inconvénients dont certaines, comme les nuisances sonores pourront être atténuées par les mesures de protections phoniques qui accompagneront le projet de mise à 2x2 voies de la RN164, qui peut donc constituer une opportunité pour réduire les nuisances pré-existantes.

L42 Impact du bruit : le projet prévoit la création d'un merlon de 4m de hauteur tout le long de la propriété ; il est prévu un seuil de 57 dB qui ne doit pas être dépassé. Le projet prévoit l'abattage des arbres qui ont un rôle d'écran naturel acoustique. Les études de bruit doivent prendre en compte ces éléments ; demande de recomposer une bande boisée et qu'elle soit anticipée.

L'étude de bruit montre que le niveau de bruit en façade sud du centre de rééducation est compris de jour, suivant les étages :

- aujourd'hui, entre 56,3 et 58,2dB(A)*
- en 2035 sans projet, entre 58,1 et 60,1 dB(A)*
- en 2035 avec projet et avec protections acoustiques, entre 55,3 et 56,5 dB(A)*

La réalisation d'un merlon de 425 m de long devant le centre de rééducation permet donc en réalité, avec un trafic croissant et une vitesse augmentée, de bénéficier en 2035 de niveaux de bruit inférieurs à ceux de 2011. Pour ce type d'établissement sensible, la loi fixe le niveau de bruit maximal de jour à 57 dB(A), objectif plus exigeant que pour des maisons d'habitation par exemple.

En outre, une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et des mesures de bruit après aménagement seront réalisées et les corrections éventuelles obligatoirement apportées.

A ce stade des études, le projet paysager prévoit bien une reconstitution d'une bande boisée. Les études de détail, après enquête publique, se poursuivront, avec le travail d'un paysagiste, qui pourra sur ce point précis se mener en concertation avec le centre de rééducation.

Suite à l'enquête préalable à la DUP, le MOa a commandé un complément d'étude sonore spécifique pour le centre de Rééducation en examinant plus précisément les niveaux de bruit sur le pignon Ouest du Centre de Rééducation, côté RD1.

*Cette étude montre bien que le RdC n'atteint pas le seuil réglementaire de 57dB après réalisation du projet en 2035. Les 3 étages supérieurs dépassent légèrement ce seuil (de 58,2db pour le 1^{er} étage à 59,2db pour le 2^{ème} étage) mais le pignon Ouest du bâtiment ne présente aucune ouverture pour des chambres, ces chambres étant toutes orientées vers le Sud or les bruits routiers provenant du sud et de la RN164 seront bien atténués par le merlon phonique de 4m qui sera mis en place. **Le projet routier ne nécessite donc pas de mise en place de protection phonique en faveur du Centre de Rééducation pour les bruits issus de la RD1 selon la réglementation en vigueur.***

L49 mettre en place le long de la RN164 un réseau pour la fibre optique, prolongement du réseau d'assainissement.

Le maître d'ouvrage tâche d'intégrer des fourreaux pour la fibre optique dans son projet lorsque cela a un sens (cohérence avec le maillage numérique existant, inscription dans un schéma d'infrastructure numérique...).

L115 et L131 demande un bitume anti-bruit ou solaire.

Les protections phoniques proposées (dimensionnement et position) suite à l'étude acoustique sont dimensionnées pour respecter les seuils réglementaires en 2035 une fois l'intégralité de la RN164 aménagée et il n'est donc pas nécessaire d'augmenter les caractéristiques de ces protections ou de rajouter des

mises en oeuvre d'enrobés phoniques dispendieux. En outre, la performance de ceux-ci reste limitée et surtout leur efficacité acoustique est limitée dans le temps ; leur intérêt réside donc dans leur renouvellement régulier, ce qui n'est pas compatible avec le rythme de renouvellement actuel sur le réseau routier national, au regard du cadre budgétaire actuel de l'État.

Le MOa veillera lors des études de détail à examiner l'intérêt d'incorporer quelques mesures techniques innovantes. En ce qui concerne l'enrobé solaire, il semble pertinent d'attendre les premiers retours d'expérience sur la section équipée récemment dans l'Orne notamment sur le coût, l'efficacité et la pérennité d'une telle innovation, avant d'envisager sa mise en oeuvre sur le projet de Plémet ou d'autres projets.

L135 comment va se positionner la 4 voies par rapport aux entreprises de la ZA du Ridor (côté sud) ?

Le parti pris d'aménagement sur place retenu lors de la concertation publique laisse peu de latitude sur le positionnement des 2 nouvelles voies : soit les 2 nouvelles voies sont positionnées au Nord des 2 voies actuelles, soit elles sont positionnées au Sud soit elles sont positionnées de part et d'autre. Ce choix se fait en fonction des différentes contraintes rencontrées sur le terrain : zones à enjeux environnementaux, présence de bâtis, présence de réseaux existants,...

En fonction des contraintes de la zone d'étude, plusieurs choix ont été faits, d'Ouest en Est :

- Une première section (de l'origine du projet à l'échangeur Ouest) : **élargissement au sud** pour limiter l'impact sur les zones humides,*
- Une seconde section (de l'échangeur Ouest à la ZA du Ridor) : **élargissement au nord** pour éviter le ruisseau de Plémet*
- Une troisième section (de la ZA du Ridor à l'échangeur Est) : **élargissement au sud** pour éviter de toucher aux hangars au nord.*
- Une quatrième section (fin du projet) : **élargissement au nord** pour éviter les secteurs bâtis (4 secteurs bâtis au sud contre 1 au nord)*

Ces principes d'élargissements pourront évoluer après obtention de l'arrêté DUP lors des études de conceptions détaillées qui permettront d'affiner les caractéristiques du tracé routier en utilisant des entrants plus précis (géotechniques, topographiques, nouvelles contraintes issues des conclusions de l'enquête publique,...)

Dans la zone du Ridor, la 2x2 voies se rapprochera donc des entreprises situées au Sud mais des rencontres réalisées avec ces entreprises ont permis de recueillir leurs contraintes d'exploitation et de fonctionnements que le projet routier ne remettra pas en cause.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Mise en 2x2 voies. Si l'utilité de la mise en 2X2 voies de la RN 164 est interrogée, c'est pour mieux mettre en évidence l'intérêt qui s'attache à la continuité de l'aménagement de cet axe stratégique pour l'ensemble du massif breton, afin de lutter contre les déséquilibres de développement, d'accroître

la capacité de déplacement et de liaisons car la Bretagne intérieure ne possède pas d'épine dorsale ferrée. Focaliser l'attention sur le seul gain de temps de quelques minutes donne l'impression d'une forme d'outrage au temps et de la démesure de ce qu'il faut faire pour y arriver. Quelques minutes, certes, mais l'espace-temps est aussi une donnée ressentie qui s'apprécie en distance relative, au travers du confort du déplacement, de l'image d'aisance et de la sécurité que l'infrastructure procure... toutes choses qui militent pour poursuivre jusqu'à sa réalisation totale la mise en 2X2 voies de la RN 164.

Les réponses du Maître de l'ouvrage aux différents questionnements posés attestent de sa volonté de rechercher les solutions de définition du tracé visant à atteindre l'optimum entre les diverses contraintes du milieu physique et humain dans lequel les ouvrages doivent s'inscrire. Cette démarche d'esprit, prolongée lors de la mise au point de détail du projet est le gage de l'attitude permettant de trouver les solutions les plus finement appropriées quant à l'établissement des emprises au sol et notamment pour les entreprises de la ZA du Ribor.

Reste cependant posé au stade des aspects généraux, parmi d'autres sujets, celui de l'appréciation du niveau sonore affectant le Centre de Rééducation. La démarche rationnelle, factuelle, menée par le Maître de l'ouvrage conclut et sa position est réitérée dans sa réponse que le projet routier ne nécessite pas de mise en place de protections phoniques en faveur du Centre de Rééducation pour les bruits issus de la RD1, selon la réglementation en vigueur. On peut se contenter de cette réponse fondée selon un certain angle de vue ou au contraire lui opposer des craintes qui peuvent relever de l'irrationalité mais qui, pour autant, n'en sont pas moins effectives. Les craintes tiennent au devenir de l'établissement¹ portées en apparence par une contradiction : celle d'être à l'avenir bien desservie par un axe routier structurant, confortant sa position géographique et de l'autre, celle d'un environnement qui, perçu négativement par l'idée véhiculée et que s'en font les patients, porte à le désert. Cette dimension, cette appréciation qualitative, quelle que soit l'aménagement retenu au niveau de la Poterie, réclame d'aller au-delà dans une démarche visant à rassembler les parties autour (la direction hospitalière, la ARS, les autorités locales) des perspectives qui sont celles du centre de rééducation et de son positionnement en tant qu'unité de santé.

Le centre de Rééducation est un identifiant, comme l'IME, le CAT, pour Plémet sans parler des entreprises installées sur la ZA du Ribor.

¹ Etablissement employant 90 personnes et disposant de 70 lits – source le Centre Hospitalier de Pontivy.

2. L'Échangeur Ouest de la Ville Moisan

L30-Le trafic de poids lourds venant de la rocade ou de la RN164 et voulant se rendre vers le Morbihan va se concentrer sur le giratoire au pied du Centre de Rééducation avant de franchir l'ouvrage de la Poterie : nuisances pour les personnes hospitalisées. C'est oublier les nombreux camions qui empruntent la RD1 (actuellement interdite aux PL à la limite du Morbihan). Demande une liaison de l'échangeur ouest à la RD1 par le Sud. **L45** – Association pour la défense de l'intérêt général demande de rapprocher l'échangeur par rapport au giratoire actuel. **L50** Lettre de conseillers municipaux de Plémet demandent le transfert de l'aire de covoiturage, près du giratoire Nord. **O69**- favorable à son positionnement. **L110** – double de la lettre **L45**. **L116 (Cf.L45)**. **L129 (Cf.L45)**. **L135 (Cf.L30)**.

Giratoire Nord

Bretelle de raccordement à la voie de contournement :

Bretelle débouchant devant le centre de rééducation :

L1- Le passage de la RD1 au pied du centre de rééducation est incompréhensible car il va augmenter le trafic, donc générer des nuisances sonores, côté façade Nord de l'établissement, préjudiciable au repos des patients. Situation lourde de menaces pour l'emploi s'il y a une remise en cause de ce centre. **O4**- Le centre doit être protégé, il faut dévier le passage des poids lourds. **L15**- demande le maintien de cette bretelle pour l'activité commerciale. **L25** – Association alternative raisonnée, des nuisances sonores prévisibles, déjà gêné par le trafic actuel. M35 (cf. O4). **L42** le centre de rééducation fonctionnelle – le barreau répond aux attentes ; que sa jonction avec la RD1 soit faite par un rond-point. **L93** cette bretelle devrait éviter de dévier les flux internes au bourg vers la rocade.

Giratoire Sud

Bretelle sud vers Bos Josselin :

O142 GAEC de la Ville Guyomard : la bretelle de l'échangeur ouest ne permet pas de desservir ses porcheries de Bos Josselin.

Bretelle vers station d'épuration /pour rejoindre la RD1/ou autre tracé :

L41 créer un accès direct vers la D1 pour éviter que les camions ne passent devant le centre. **L42** Centre de rééducation, très favorable pour la création d'une liaison avec la RD1, comme envisagé lors des premières concertations en 2014. Cette « déviation » semble acceptable pour les usagers. **L45 Ass** : Pour la défense de l'intérêt général : demande une liaison digne pour relier l'échangeur ouest à la RD1 par le sud de la RN164. Depuis plus de 35 ans le trafic poids-lourds a été écarté de l'agglomération pour diminuer les nuisances et améliorer la sécurité... **O47** Pétition- même chose que **L45** ; **L50** Lettre de conseillers municipaux (13 signatures) demandent la liaison à la RD1 à partir de la Bretelle, en contournant le village de la Poterie par l'Ouest pour ne pas avoir de trafic de camions au pied du Centre de Rééducation. **O51 (Cf.L41)** le pont devient inutile. **LO100 (Cf. L41)**. **L115 (Cf. L45)**. **L119 (Cf.L41)**. **L129 (Cf. L45)**. **L 144 (Cf.L45)**. **L145**- Agriculteur –Adjoint à la voirie à Plémet. **(L41), L146(Cf.L45)**.

3. Le Pont de la Poterie

L1 –investissement habilement justifié en supprimant la bretelle sud de l'échangeur. Ce pont fait doublon avec l'échangeur si proche. **L15**. Demande un pont, accès direct de sa clientèle du sud (zone de chalandise) pour son garage. **O16**- demande le maintien du Pont et souhaite un tourne à droite, au pied de ce pont pour rejoindre le centre-ville. **L25** Association « alternative raisonnée », nuisances sonores prévisibles pour le centre de rééducation. **L28** La partie sud est dépendante de Plémet pour ses besoins vitaux. **L30** Alternative au pont, réaliser un échangeur complet à cet endroit. **M33** Le maintien de la circulation va entraîner à terme la fermeture du centre (qui ira se faire soigner et passer sa convalescence au milieu des camions ?). **O38** avons peur pour notre emploi et (Cf.O16). **L39** abandonner le pont qui n'a aucune raison d'exister, la route de la Ferrière et la Trinité devant se faire par l'échangeur ouest ; **L42** le centre de rééducation. Cette partie de projet suscite une forte inquiétude. L'ouvrage va engendrer une route de 6 m en surplomb par rapport à l'existant et un pont. Le trafic surélevé aura un impact évident sur le bâtiment, et sur les chambres disposées en grande majorité en balcon sur cette façade directement impactée. Un trafic nouveau va se générer puisqu'en l'absence du barreau sud à l'échangeur ouest, ce sera un passage obligé pour rejoindre la RD1 La Ferrière ; aucune étude de bruit n'est jointe à l'enquête concernant cet ouvrage. Si cet ouvrage devait être conservé, le centre demande une étude approfondie et des garanties de l'impact acoustique associé. **O44** demande à conserver le pont pour accéder à sa parcelle (qui supporte la partie Nord de l'échangeur Ouest) et à son élevage situé à la Croix Hyava. **O56, O57, O59, O61, O65, O66, O68, O70, O78, O79, O80, O81, O85, O86, O87, O90**, le pont est primordial pour le maintien des emplois Super U. **O62, O63, O64** un pont à la Poterie convient. **O71** le Pont représente un danger pour l'avenir du Centre de Rééducation. **O88 (Cf. L25). L92 (Cf. O16). L93** demande le maintien du Pont, important pour la pérennité de l'entreprise (garage Le Ho). **O94** demande le maintien du Pont. **L100**, Pas nécessaire. **L101 (Cf. L93). L115 (Cf.O71). L117 (Cf.O56). O114**, l'axe Nord Sud doit être conservé. **L119** Pas nécessaire. **L 144 (Cf. L45). L146(L45)**.

Réponses générale du MOa sur Echangeur Ouest / Poterie :

Remarques préliminaires sur la configuration du territoire dans la partie Ouest de Plémet :

- *l'entrée de vie principale, la plus utilisée (3400 véh/j environ) et la plus directe pour Plémet est bien la RD1 notamment depuis la sécurisation du carrefour de la Poterie dans les années 2010 avec une vraie fonction de liaison du territoire avec les communes situées plus au Sud.*
- *La rocade de Plémet débouche actuellement au droit du carrefour de Bos-Josselin, à l'extrémité Ouest du projet de mise à 2x2 voies. Elle est nettement moins utilisée (1400 veh/j) mais permet de proposer d'autres entrées de villes pertinentes pour les riverains habitants dans les quartiers Nord-Ouest de Plémet. Ce carrefour avec la RN164, en fin de section aménagée à 2X2 et en sommet de côte, est dangereux.*

- *Le Centre de Rééducation se situe d'ores et déjà à proximité immédiate de la RN164 et de la RD1. Le CAT et l'IME, positionnés plus en retrait au Sud de la RN164, utilisent principalement la RD1 pour se rendre au centre de Plémet ou rejoindre la RN164 via le giratoire de la Poterie. Un cheminement piéton sécurisé est aménagé le long de la RN164 jusqu'au giratoire de la Poterie.*

Concernant le positionnement de l'échangeur Ouest, le dossier de concertation proposait, pour la variante aménagement sur place qui sera retenue par la suite à la quasi unanimité, une variante au droit de Bos Josselin et de la Rocade de Plémet et une variante au niveau du hameau de la Ville Moisan. Cette proposition de 2 variantes a donné lieu à peu d'expression pendant la concertation publique et le MOA a retenu la variante d'échangeur à La Ville Moisan pour prendre en compte notamment les avis de la Commune de Plémet et du Conseil Départemental 22. La configuration initiale de cet échangeur prévoyait un raccordement de principe à la RD1 via un barreau Sud qui n'avait pas été alors approfondi techniquement alors que cette zone présente bien des contraintes diverses : présence d'une station d'épuration avec une extension possible, voirie communale existante aux caractéristiques moyennes, nombreux réseaux, présence de cours d'eau et d'enjeux environnementaux associés,....

Dans son bilan de la concertation, le MOA s'est engagé à :

- *étudier un barreau au Nord pour ménager une éventuelle extension de la station d'épuration et faciliter les accès aux parcelles agricoles et aux riverains – rechercher une optimisation de la géométrie de cet échangeur pour permettre notamment de minimiser les impacts sur les enjeux environnementaux de ce secteur (zones humides principalement) et sur les enjeux agricoles en essayant de minimiser les délaisés et fractionnement de parcelles.*

Le MOA a donc proposé par la suite une configuration d'échangeur Ouest légèrement décalé vers l'Est pour minimiser les impacts sur les zones humides et en substituant le barreau Sud reliant la RD1 par un barreau Nord au droit d'un carrefour assez naturel pour marquer une bonne entrée de ville tout en maintenant un parcellaire agricole satisfaisant.

*Concernant l'ouvrage de franchissement de la Poterie, **ce dernier n'a jamais reçu aucune critique pendant la concertation publique de 2014.***

Les deux arguments qui se sont principalement opposés pendant cette enquête préalable à la DUP ont été d'une part l'augmentation des nuisances sonores au pied du centre de Rééducation militant pour une suppression du pont de la Poterie (et donc nécessitant la création d'un barreau Sud pour relier la RD1 et court-circuiter le franchissement de la Poterie) et d'autre part le maintien de la configuration de l'échangeur envisagée pour maintenir un flux économique direct vers les commerces de Plémet et maintenir plus globalement l'attractivité du bourg.

Concernant les nuisances prévisibles devant le centre de Rééducation, il faut rappeler que :

- *ce centre de rééducation est déjà situé à proximité immédiate de la RN164 actuelle et la mise à 2x2 de voies sur place de cette dernière ne rapprochera la route du bâtiment que d'une dizaine de mètres environ. – ce centre de rééducation est déjà situé à proximité immédiate de la RD1 actuelle et du giratoire très fréquenté de la Poterie. La rectification du tracé de la RD1 empiètera très légèrement sur les emprises du parc du centre de Rééducation, ses principaux impacts sur ce secteur se situant au niveau de l'actuelle aire de repos.*
- *L'étude de bruit montre que le niveau de bruit en façade sud du centre de rééducation est compris de jour, suivant les étages :*
 - *aujourd'hui, entre 56,3 et 58,2dB(A)*
 - *en 2035 sans projet, entre 58,1 et 60,1 dB(A)*
 - *en 2035 avec projet et avec protections acoustiques, entre 55,3 et 56,5 dB(A)*

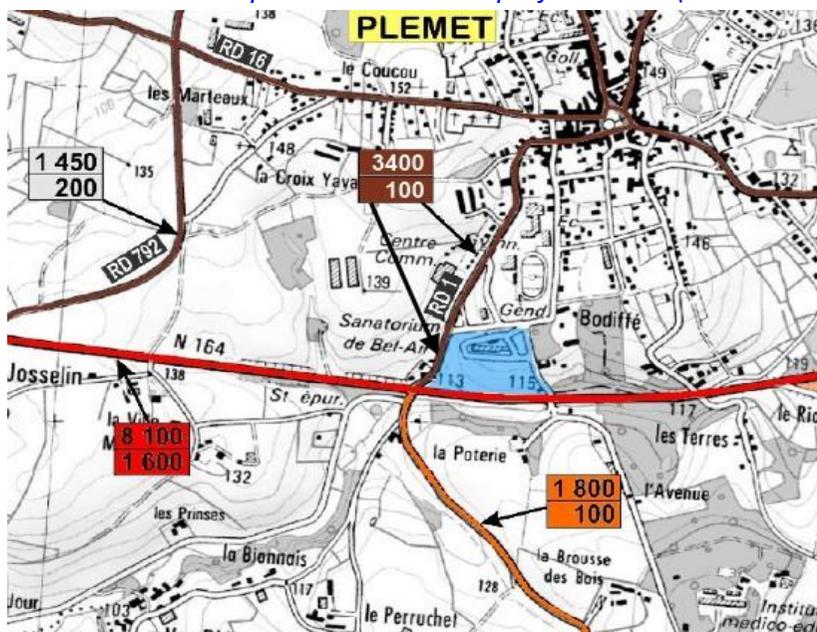
La réalisation d'un merlon de 425 m de long devant le centre de rééducation permet donc en réalité, avec un trafic croissant et une vitesse augmentée, de bénéficier en 2035 de niveaux de bruit inférieurs à ceux de 2011. Pour ce type d'établissement sensibles, la loi fixe le niveau de bruit maximal de jour à 57 dB(A), objectif plus exigeant que pour des maisons d'habitation par exemple.

En outre, une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et des mesures de bruit après aménagement seront réalisées et les corrections éventuelles obligatoirement apportées.

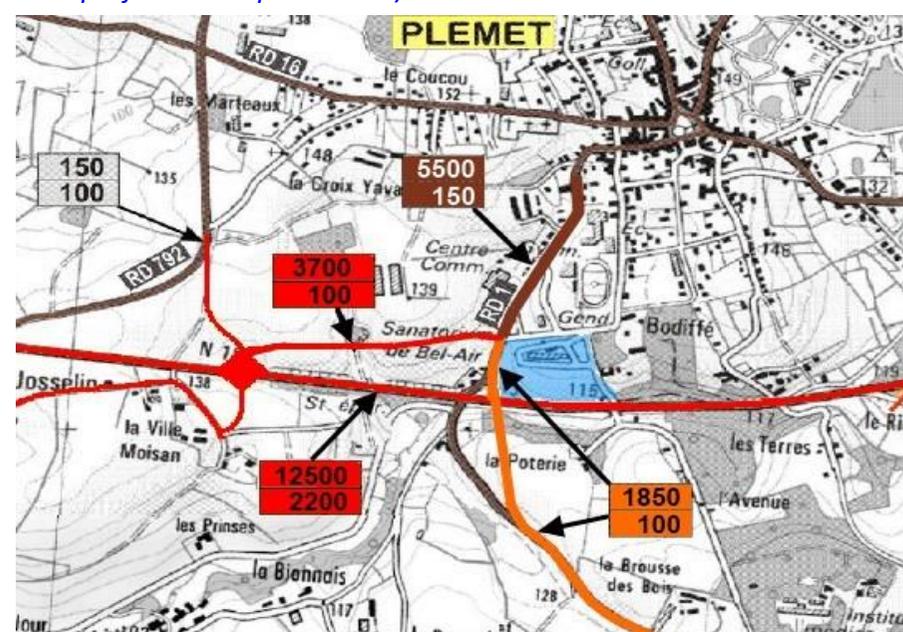
Le MOa s'engage de plus à accompagner l'élargissement de la RN164 et son merlon acoustique et la rectification de la RD1 sur ce secteur par des aménagements paysagers qui pourront être définis en étroite collaboration avec les instances directrices de ce Centre. À ce titre les photomontages 4a et 4b se trouvant dans la pièce E3 du dossier DUP montrent clairement que la situation projetée pourra bien être intégrée paysagèrement et que le fonctionnement du parc du Centre ne sera pas bouleversé par le projet routier, que ce soit l'élargissement de la RN164 ou la rectification et le passage supérieur de la RD1. – La configuration actuelle du giratoire de la Poterie fait que les flux importants de la RN164 et de la RD1 qui l'empruntent (8 000 veh/j dont 1 600PL sur la RN164 et 3 400 veh/j dont 100PL sur la RD1) se croisent au niveau de ce giratoire avec freinage obligatoire des flux et ré-accélération occasionnant un bruit discontinu pouvant être jugé agressif par les riverains de ce secteur dont les travailleurs et occupants du Centre. Après réalisation du projet routier il y aura certes une augmentation de trafic progressive sur la RN164 mais qui engendrera un bruit plus continu qu'actuellement et atténué par les protections phoniques mises en oeuvre en accompagnement du projet routier. De la même façon, le trafic sur la RD1 au droit du franchissement de la Poterie se fera sans freinage et accélération successive par rapport à la situation actuelle.

- Le trafic sur la RD1 rétablie est peu élevé par rapport à celui de la RN qui est de loin la principale source d'émission du bruit routier :
 - En 2035, avec projet, le trafic sur la RD1, circulée à 50 km/h, sera de 5500 véhicules/jour au Nord du carrefour avec la bretelle Nord de l'échangeur et de 1850veh/j au Sud de ce même carrefour. Le MOa tient à souligner que même si le trafic sur la RD1 augmentera donc nettement au Nord de son carrefour avec la bretelle Nord de l'échangeur et donc au Nord du Centre de rééducation (de 3400 veh/j aujourd'hui à 5 500 veh/j en 2035) **le trafic sur le tronçon entre l'intersection avec la RN164 à la Poterie et le nouveau carrefour avec la bretelle de l'échangeur baissera fortement (de 3400 veh/j aujourd'hui à 1850 veh/j en 2035)**. En effet, les flux venant de la RN164 et entrant sur Plémet, qui passent en lisière Ouest du centre de rééducation à la sortie du giratoire actuel, se reporteront demain sur le nouvel échangeur et sa voie de raccordement nord. Ce petit tronçon de RD1 moins fréquentée est le tronçon qui borde directement la frontière Ouest du Centre de Rééducation.

- Le trafic sur la RN164 face au centre de rééducation, circulée à 110 km/h, sera de 12 500 véhicules/jour en 2035 après réalisation du projet routier (contre 11 250 veh/h si le projet n'était pas réalisé).



Trafics actuels au niveau du Centre de Rééducation



Trafics en 2035 après réalisation du projet routier au niveau du Centre



Photo aérienne situation actuelle au niveau du Centre de Rééducation



Photomontage 2035 après réalisation du projet routier au niveau du Centre

Concernant une liaison plus directe Nord-Sud notamment pour accéder aux commerces de Plémet, il faut rappeler que :

- *la RD1 permet actuellement d'accéder, pour les hameaux de Plémet mais aussi pour quelques communes (La Ferrière principalement) situés au Sud de la RN164 assez directement au centre de Plémet en passant par le giratoire de la Poterie. Ce flux direct est estimé à environ 500 veh/jour par sens de circulation dans la situation actuelle dont une petite dizaine de PL (cf carte p18 de l'annexe E4.5 de l'étude d'impact) soit un flux assez peu dimensionnant et ne remettant probablement pas en cause le fonctionnement des commerces de Plémet dont le Super U.*
- *l'allongement de parcours qui serait occasionné par la suppression de l'ouvrage de franchissement de la Poterie et un passage par l'échangeur Ouest via un barreau Sud tel qu'imaginé par les membre de l'Association (et examiné par le Maître d'Ouvrage depuis) défendant la suppression du pont de la Poterie est estimé à environ 0,6km et le besoin de devoir traverser les 2 giratoires de l'échangeur et le carrefour entre le barreau Nord de l'Échangeur et la RD1 soit un allongement modeste qui ne serait pas suffisamment discriminatoire pour dissuader le trafic actuel utilisant la RD1 pour accéder au centre de Plémet et ses commerces. Par contre ce cheminement serait plus pénalisant pour les voitures en provenance ou à direction du CAT et/ou de l'IME.*

Par ailleurs, il n'est pas envisageable, si telle est la demande, de prévoir une bretelle supplémentaire d'accès à l'entrée de Plémet depuis Rennes. L'échangeur prévu plus à l'ouest est très proche et répond au besoin, une bretelle impliquera un coût supplémentaire et des impacts nouveaux (avec notamment des contraintes d'insertion par rapport au terrain du centre de rééducation). Elle serait en outre en contradiction avec le parti d'aménagement qui ne prévoit les points de décharge qu'au niveau des échangeurs.

Conclusion du MOa sur la configuration de l'échangeur Ouest et de l'ouvrage de la Poterie :

L'échangeur Ouest tel qu'il a été proposé à la concertation publique de 2014 puis à l'enquête préalable à la DUP après optimisations et le franchissement de la RD1 par un passage supérieur au niveau de la Poterie ne semblent pas devoir être remis en question par les expressions contradictoires émises pendant cette enquête : • les nuisances sonores au niveau du centre de rééducation sont maîtrisées et le trafic sur la RD1 en lisière ouest du centre n'augmentera pas avec le projet (il diminuera même entre l'ex-carrefour de la Poterie et le nouveau carrefour avec le barreau Nord de l'échangeur) ; le MOa s'engage en outre à concevoir les protections phoniques et les aménagements paysagers sur ce secteur en étroite collaboration avec le Centre de Rééducation et à s'assurer de leurs bonnes efficacités.

- le projet ne reporte pas le trafic transitant au droit de Plémet dans le bourg ; ce trafic continue d'emprunter la Rocade Ouest à laquelle l'échangeur est relié • Le projet proposé prévoit également un accès pour les piétons provenant de l'IME et du CAT jugé aussi court et plus sécurisé que le cheminement actuel, où la traversée du giratoire est nécessaire, ce qui ne permet pas de justifier le recours à un franchissement supplémentaire*
- à contrario, la seule question de la desserte des commerces n'est pas ce qui justifie le pont de la RD1 (le détour éventuel aurait été acceptable), mais bien le fonctionnement de l'entrée de ville de Plémet plus globalement, l'accès prévu étant la principale voie d'accès actuelle à Plémet.*

Avis du Commissaire-enquêteur :

L'échangeur Ouest – le Pont de la Poterie

Le positionnement de l'échangeur ne suscite pas, en tant que tel, de controverses particulières. La question se concentre, en revanche, sur l'opportunité de construire un pont à la Poterie.

En effet, ce pont ne serait qu'à une distance de quelque 400 m de l'échangeur ouest (allongement de parcours estimé à 0,6 km par le MOa).

La réalisation d'un barreau sud, formalisé, de liaison à la RD 1 en passant devant la station d'épuration permettrait de supprimer le pont de la poterie et sa voie surélevée – critiquée par rapport au bruit vis-à-vis du Centre de Rééducation – venant du centre pour aller vers le sud (La ferrière).

Les flux appelés à emprunter cet itinéraire sont estimés à environ 500 véhicules/jour, par sens, et à une petite dizaine de camions, soit ainsi que le note le Moa : « un flux peu dimensionné et ne remettant pas probablement en cause, le fonctionnement du commerce de Plémet, dont le Super U. Le détour éventuel aurait été acceptable ». Ce qui serait en cause « serait le fonctionnement de l'entrée de ville de Plémet » selon l'expression du MOa dans sa réponse.

En réalité, la suppression de cet ouvrage n'altère pas l'entrée de Plémet. Au contraire, les flux (issus de la 4 voies ou y entrant) se distribuent à partir de l'échangeur ouest tout proche, et passent forcément par l'entrée historique, il en serait d'ailleurs ainsi du flux (précité) du tronçon supprimé de la RD1.

Cette **suppression présente des avantages incontestables** :

- Par rapport au centre de rééducation, il n'y a plus les craintes exprimées, le champ libéré par cette voie ouvre de l'espace pour des traitements paysagers.
- Le barreau, venant du giratoire nord aboutit sur l'entrée actuelle, historique, aménagée en conséquence. L'attractivité n'en sera que soulignée au lieu d'être confuse.
- La notion de zone de chalandise qui est sous-jacente n'est pas figée, captive, elle procède de l'économie marchande dont on ne peut pas considérer que ses règles seraient remises en cause.
- Le positionnement économique de Plémet, dans sa globalité, n'en serait que conforté.

Cette solution présenterait, en outre, une solution de clarté permettant de se projeter dans l'organisation urbaine telle qu'elle se définit en filigrane dans le projet du PLU de Plémet, aujourd'hui au stade de sa finalisation.

Dans ce cadre, par contre, il serait, à mes yeux, essentiel qu'il y ait **une passerelle** pour assurer une liaison douce (piétons, vélo, voiturettes) entre l'IME au Sud et l'agglomération urbaine au nord ; c'est-à-dire un mode de raccrochement de ce lieu de vie, en pleine nature, à son unité urbaine dont il est indissociable.

4. La demande d'un pont agricole à Bos Josselin.

010- Pour un pont agricole.**L18 idem.L24** – demande un passage sous la 2X2.**L25. Association Alternative raisonnée.** revient sur l'abandon par la DREAL de cet ouvrage, alors que de nombreuses exploitations ont des terres de part et d'autre, obligeant les engins agricoles à passer par l'échangeur de la ville Moisan.**L30** Les compensations financières pour les agriculteurs seront temporaires et largement insuffisantes.**L37** solidaires.**L40 (Cf. L37).****L45-Association pour la défense de l'intérêt général** : les agriculteurs devront faire pour les plus touchés 800Km/an supplémentaires ;la compensation temporaire est largement insuffisante.**O47- Pétition** (700 à 800 signatures) même chose (**L45**).**075(Cf.O10).****L82** ne comprend pas la suppression du Pont. **O88 (Cf.L25).** **L99** ne comprend pas l'absence de pont agricole. **L110** – double de la lettre **L45** . **L116 (Cf.L45).****O114** un pont agricole et une voie éviteraient les nuisances sonores aux riverains sans obligation de faire des murs anti-bruit.**L119 (Cf.O10).** **L122 Le Député(Cf.O10).** **L127.1 –Groupement d'agriculteurs** (10 signatures) et **L127.2 Village du Bos Josselin**-(24 signatures) : demande un pont.**L129 (Cf. L45).** **L131 (Cf.L115).** **L 144 (Cf. L45).** **L145** Agriculteur dans le village Le Meur, demande un pont agricole au Bos Josselin.

Réponses générale du MOa :

Dans le secteur de Bos Josselin, l'étude agricole du dossier DUP montre que plusieurs agriculteurs dont le siège d'exploitation est situé au sud ont des terres au nord de la RN. Elle évalue de façon précise le rallongement de parcours annuel pour les 9 exploitations les plus impactées (3 principalement). D'autres le sont également vraisemblablement mais pour des usages et surfaces très faibles. L'indemnisation du préjudice n'a pas été précisément chiffrée, faute d'un protocole départemental existant d'indemnisation des allongements de temps de parcours (la DREAL a d'ailleurs sollicité la Chambre d'Agriculture pour en élaborer un), mais a pu être estimé par le maître d'ouvrage à partir de protocoles dans d'autres départements ou pour d'autres projets. L'indemnisation des préjudices sera nettement moins coûteuse que la création d'un ouvrage spécifique de rétablissement et des raccordements qui l'accompagnent (environ 1,5 M€). Une mesure d'accompagnement concernera le recalibrage de la voirie locale actuellement sous dimensionnée à la circulation des engins agricoles. Des échanges de terres pourraient également réduire les effets de coupure du projet.

Concernant le passage d'engins agricoles par l'échangeur Ouest, la conception géométrique de ce dernier et notamment de son ouvrage de franchissement ou de ses deux giratoires et les niveaux de trafic rencontrés (3 700veh/j au Nord) seront tout à fait compatibles pour faire cohabiter le trafic routier « ordinaire » et les quelques engins agricoles par jour qui utiliseront cette infrastructure. Il faut mettre en évidence que, malgré les allongements de parcours inhérents à la fermeture du carrefour de Bos-Josselin, le franchissement Nord-Sud de la RN164 se fera dans des conditions de sécurité nettement améliorée par rapport à la situation d'aujourd'hui notamment pour les engins lents et agricoles.

Concernant la demande d'un tel ouvrage pour permettre le passage de la RN164 par les troupeaux, il semble de bon sens d'indiquer qu'actuellement la RN164 n'est pas traversée à niveau par des troupeaux et que, si ce besoin de franchissement Nord-Sud de bétail existe, les agriculteurs concernés se sont organisés différemment pour assurer cette fonction,

En ce qui concerne les indemnités, elles seraient appliquées selon des principes partagés avec la profession agricole et viseraient à indemniser le surcoût lié aux allongements de parcours sur un nombre d'années à déterminer mais significatif, sans préjuger de l'évolution future du parcellaire (en clair, un exploitant peut être préventivement indemnisé pour un rallongement de x km pendant y années même s'il cède ou échange à court terme les parcelles concernées). La compensation ne peut donc être qualifiée de temporaire ou insuffisante.

Sur l'opportunité d'un passage SOUS la RN164 : l'ouvrage un temps envisagé par le maître d'ouvrage était un passage au-dessus de la RN164 ; la réalisation d'un passage inférieur poserait des difficultés liées aux terrassements (volume de déblai important) et de rejet des eaux pluviales. La réalisation d'un passage inférieur pourrait se faire en relevant le profil en long de la RN164 existante ce qui aurait peu de sens économique (pas de réutilisation des chaussées existantes), techniques et en terme d'exploitation sous chantier (déviation du trafic RN164 compliquée).

Avis du Commissaire-enquêteur

Le Pont agricole de Bos Josselin :

La réalisation d'un tel ouvrage ne repose pas, à mon sens, sur des justifications suffisantes ni au plan technique, ni au plan économique, ni non plus au plan d'un déséquilibre avéré des conditions d'exploitation des fermes, d'autant que le Moa prévoit des mesures d'accompagnement économiques et qu'il apporte des réponses concrètes à la demande des agriculteurs concernés.

Premièrement, le gabarit et la conception des ouvrages sont compatibles avec les besoins des engins agricoles. Le franchissement de la RN 164 se fera dans des conditions de sécurité, ce qui loin d'être le cas actuellement. Il n'y a pas aujourd'hui de traversées d'animaux, ce qui est impossible d'ailleurs.

Secondement le Moa indique qu'il accompagnera la commune de Plémet pour le recalibrage de la voirie locale, sous dimensionnée à la circulation d'engins agricoles, ce qui est le plus gros handicap, même actuellement.

D'une manière générale, le dialogue avec la profession est appelé à se poursuivre et il importe qu'il en soit ainsi, afin que l'information circule et que des stratégies individuelles puissent prospérer dans le souci d'évoluer, autant que nécessaire, pour l'adaptation des conditions d'exploitation avant la phase opérationnelle du chantier et après dans le futur.

5. L'échangeur Est.

O4- L'échangeur doit se situer au niveau de la Rocade pour ne pas couper un village en deux et générer des nuisances. **O10- idem.** **O12-** demande que l'échangeur reste positionné comme prévu. **L18.** Demande un retour à l'échangeur Est, comme initialement prévu. **L24-** idem. **L25, L'Association « alternative raisonnée »** considère que les tenants du retour à l'hypothèse abandonnée (au niveau de la rocade) n'indiquent pas comment on accède aisément au centre-ville à partir de cette rocade, souligne les difficultés liées à un échangeur à la rocade : l'échangeur a été ramené en fin 2014 à l'entrée de la zone d'activités du Ridor pour limiter l'impact sur les terres agricoles et se rapprocher des entreprises importantes (300 emplois). La desserte du restaurant l'Escale n'avait pas été étudiée et ne répondait pas aux attentes des professionnels de la route (pas d'accès direct) ; difficultés pour les commerçants du centre-ville et le Super U ; L'enquête publique serait faussée car elle ne porte pas sur l'hypothèse d'un positionnement à la rocade. **L27 – cf.O4-.L30** L'échangeur de la fourchette va faire passer de 1700 à 2200 véh/jour sur la section rue de Laurenan à rue Courtil. Le statut de la voie va porter le recul à 75 ml. Toutes ces bretelles vont occasionner des nuisances sonores (accélération, décélération, freinage) la démolition d'une maison. Le positionnement de l'échangeur à la rocade permettrait de diluer la circulation, libèrerait de l'espace pour implanter une entreprise conséquente. Dans le projet de concertation il était positionné à la rocade et ne faisait pas débat : rapport inconvénients/avantages sans discussion. **L32.** Il ne faut pas oublier que le conseil municipal a validé le 11/09/2014 le doublement sur place et le 29/01/2016 a émis un avis favorable sur le bilan de la concertation avec 2 échangeurs. L'échangeur tel que prévu permet un accès direct pour développer la zone d'activité du Ribor, accès plus rapide pour rentrer dans Plémet pour tous les habitants du secteur est. **M33-** déplacer l'échangeur pour diminuer la circulation rue de Rennes. **L37 (Cf. O4).** **L40 (Cf.O4).** **L45 Ass. Pour la défense de l'intérêt général :** demande le positionnement de l'échangeur à la rocade (cf. **L30** même argumentaire). **O47 – Pétition (700 à 800 signatures)** mêmes arguments que (**L45**). **L50 des conseillers municipaux** de Plémet (13 signatures) demandent que l'échangeur soit positionné comme prévu initialement à l'extrémité Est de la rocade. Le positionnement actuel n'a été évoqué qu'après le comité de suivi d'avril 2014 ; ce positionnement anéantirait l'extension de la zone de Ridor au nord et compromettrait la zone Ridor 2 au Sud. Ramener le trafic à traverser le village de la Fourchette génère, nuisance et insécurité. Le positionnement du projet engendrera une augmentation du trafic rue de Rennes. **O60-(Cf. L25).** **O72** Pour la solution préconisée par l'Association « alternative raisonnée ». **O73** maintien échangeur version BO prime. **O75 et L77- le conseil municipal** a voté, à l'unanimité, moins une voix, le positionnement de l'échangeur au niveau de la ZA du Ridor afin d'assurer le bon fonctionnement des entreprises qui s'y trouvent, pour la variante BO prime (Cf. **L25 ci-dessous et L25 ci-dessus** pour les autres aspects). **L82 (Cf. O4).** **L83** trouve aberrant la solution retenue. **O88 (Cf.L25).** **O90 (Cf.O4).** **O96- O97 (Cf.L25).** **O98 (Cf.O4).** **L99** ne comprend pas le positionnement de l'échangeur Est. **L100 cf.O4).** **M102** versement au dossier, pendant l'enquête du photomontage de la proposition de l'Association Alternative raisonnée. **L103** Pas pour le positionnement de l'échangeur au lieu actuel. **L104,** contre l'échangeur tel que prévu, prononcé via la concertation qui le prévoyait à l'aboutissement de la rocade. **O105** Habitant St-Jacques souhaite rentrer par la rue de Rennes. **L106 (Cf. L25).** **L108 (Cf.O4).** **O109 (Cf.O4).** **L110 – double de la lettre L45.** **L111** Comment le mur anti-

bruit le long de la 2X2 va protéger des bruits du rond-point nord de l'échangeur? Le tunnel du Clos Aubin sur Laurenan risque d'amener plus de circulation sur la route Plémet /Laurenan.**O114** la version D satisfait la majorité des riverains, pourquoi faire compliquer.**M118 (Cf.O4). L120 (Cf.O4). L121 (Cf.O4).O123** habitant 101 et 103 rue de Rennes, d'accord pour l'aménagement de l'échangeur tel que prévu. **L 125** – Pétition signée par 32 personnes des habitants du quartier de St-Jacques (15 villages), indispensable de conserver un accès direct et sécurisé par la rue de Rennes, nous ne sommes pas pour être obligés de contourner Plémet dont toutes les entrées sur Plémet sont étroites voire dangereuses et sans tourne à gauche.**026 Pt des Jeunes Agriculteurs** soutient le jeune agriculteur exploitant le terrain pour un échangeur à la jonction de la rocade. **L129 (Cf.L45). L130 et LAU L04 Maire de Laurenan** et son conseil pensent qu'il faut trouver une autre solution pour le village de la Fourchette. **L131 (Cf.L115). M 132 (Cf.L25).L134 habitant 5, rue de Goudebin (Cf.O4). L137** loueur de 3 habitations dans le village de la fourchette, demande que l'échangeur soit positionné à la rocade. **L138 (Cf.L30). L 144 (Cf. L45). L146 (L45).**

Giratoire Nord

Bretelle de Raccordement à la rue de Rennes – puis à la route de Laurenan

02- demande que cette voie soit annulée et reportée le long de la 2X2. **05-** que cette voie soit annulée et reportée le long de la 2X2. **L18-** habitant 91, rue de Rennes, les intéressés sont opposés à la démolition de leur maison. **023-**des propriétaires sont d'accord pour vendre leur maison pour faire cette voie le long de la 2X2. **L25. L'Association « alternative raisonnée »**, dès avant le vote par le conseil municipal sur l'emplacement des deux échangeurs (est et ouest) a proposé une voie longeant la RN 164 pour rejoindre la rocade ; limitant le passage par la rue de Rennes à ce que l'on connaît actuellement.**O26cf. 026 idem. 029. Idem.M35** – que le village de la fourchette ne soit pas coupé en deux.**O36 (Cf. M35).O69 (cf.O2). L91** habite 4 rue de Laurenan, un barreau du giratoire passe devant la propriété en détruisant les sécurités pour l'accueil petite enfance.**L111** habitant 4, rue de Laurenan ne comprend pas le positionnement de l'échangeur dans la ZA du Ridor et le barreau qui coupe en 2 le village, (difficulté pour exercer la profession d'assistante maternelle). **L116 (Cf.L45). L117** l'échangeur est passé à travers le quartier de la Fourchette. Bruit, danger.**L1199 (Cf.O2).L122 Le Député** : les désagréments pour la Fourchette tout à fait excessifs. **O139** Sté FIP l'échangeur est tel que prévu assure la desserte satisfaisante de l'établissement (attacher une attention aux accès PL et à l'aspect paysager).**0140 (Cf.L45).L141 (Cf.L45).L 144 (Cf. L45). L145-** Agriculteur –Adjoint à la voirie à Plémet favorable à la variante B'O avec une route parallèle à la 2X2.**L146 (Cf.L45).**

Giratoire Sud

Raccordement à la zone du Ribor.

M52-Travaillant sur la zone, si l'échangeur est déplacé plus de distance domicile/travail (4kmx4/jour), demande le maintien à l'emplacement prévu.**M53, M54, M55**, même chose que (**M52**).

Réponses générales du MOa sur l'échangeur Est :

Synthèse des expressions lors de l'enquête préalable à la DUP :

Lors de l'enquête préalable à la DUP, le sujet de l'échangeur Est a été abondamment commenté avec une expression contradictoire entre 2 associations, chacune relayée par de nombreux riverains :

- « L'Association pour une alternative raisonnée de la RN164 » présidée par Yvon Ropert est la première association qui s'est montée dès la concertation publique. Lors de cette concertation publique, elle s'était notamment positionnée pour un déplacement de l'Echangeur Est au cœur de la Zone du Ridor et le positionnement général proposé par le MOa lui convient bien. Elle critique par contre le caractère agressif pour le hameau de la sous-variante B3 retenue et propose une sous-variante B0' proche d'une autre sous-variante déjà étudiée (B0) mais en permettant un accès à la Fourchette puis à Plémet directement depuis l'anse joignant le giratoire Nord à la Rocade de Plémet et en abandonnant le barreau joignant le giratoire Nord à la rue de la Fourchette au Nord.
- « L'Association pour la défense de l'intérêt général » présidée par Joseph Chapel est une association qui s'est constituée dès que la variante B3 a été connue de la population et comprend des membres historiques de la première association. Pour l'échangeur Est, elle souhaite un retour à la variante de la concertation publique de 2014, à savoir un échangeur situé plus à l'Est et en liaison directe avec la Rocade de Plémet. Elle considère en effet que l'entrée de ville dans Plémet ne doit plus se faire comme aujourd'hui par la rue de Rennes mais par la Rocade et toutes ses pénétrantes. Elle dénonce la variante B3 proposée dans le dossier DUP mais également la variante B0' proposée par la 1ère Association mais n'indique pas clairement, hormis le fait que l'échangeur Est doit se positionner au droit de la Rocade de Plémet comme pour la concertation publique, comment accéder à la Rue de la Fourchette et à la ZA Nord du Ridor.

En plus de ces deux associations :

- Les entreprises ou salariés de la ZA du Ridor se sont exprimés favorablement à la variante de l'échangeur proposée.
- Un collectif du quartier de Saint-Jacques et d'autres riverains habitants au sud de la RN164 mais également des commerçants exerçant rue de Rennes souhaitent conserver un accès direct à Plémet via la rue de Rennes comme actuellement et ne sont donc pas favorables à la variante d'échangeur au droit de la Rocade de Plémet et à la proposition de la 2ème association de diluer les accès vers Plémet à travers les différentes pénétrantes de la Rocade.

Questionnement posé - enjeux

Au-delà de la question de la maîtrise des impacts de telle ou telle solution, la question soulevée est bien de celle des fonctions d'un tel échangeur, à savoir les besoins de déplacements auxquels il répond.

Les enquêtes de trafic de 2011 nous donnent la situation suivante dans ce secteur :

- les flux entre la RN164 et la rue de la Fourchette au Nord sont actuellement d'environ 1000 véhicules/jour. Quasiment tous ces véhicules rentrent ensuite dans Plémet via la rue de Rennes
- les flux entre la RN164 et la Rocade Est sont actuellement d'environ 400 véhicules/jour, utilisant la bretelle précédant la rue de la Fourchette – le flux venant de la RD16 depuis Laurenan est d'un peu moins de 1000 véhicules/jour et se dirigent presque tous vers Plémet centre via la rue de Rennes.
- Le trafic sur la Rocade Est juste avant le giratoire de l'Escargot est actuellement de 465 veh/j (dont 65 PL)

La configuration actuelle des lieux permet donc d'ores et déjà à la plupart des usagers, en particulier ceux venant de la RN164 ou de Laurenan, de choisir leur voie d'entrée dans Plémet en fonction de leurs besoins. Force est de constater que l'entrée via la rue de Rennes correspond à la demande majoritaire. La solution d'échangeur du maître d'ouvrage ne vient pas remettre en cause cette situation initiale et offre les mêmes possibilités de déplacement. Organiser les accès à Plémet via la Rocade et ensuite des voies communales, dont la plupart sont en réalité inadaptées comme le manifestent nombre d'observations, viendrait modifier cet équilibre existant et semble donc aller au-delà des ambitions du projet de mise à 2x2 voies de la seule RN164.

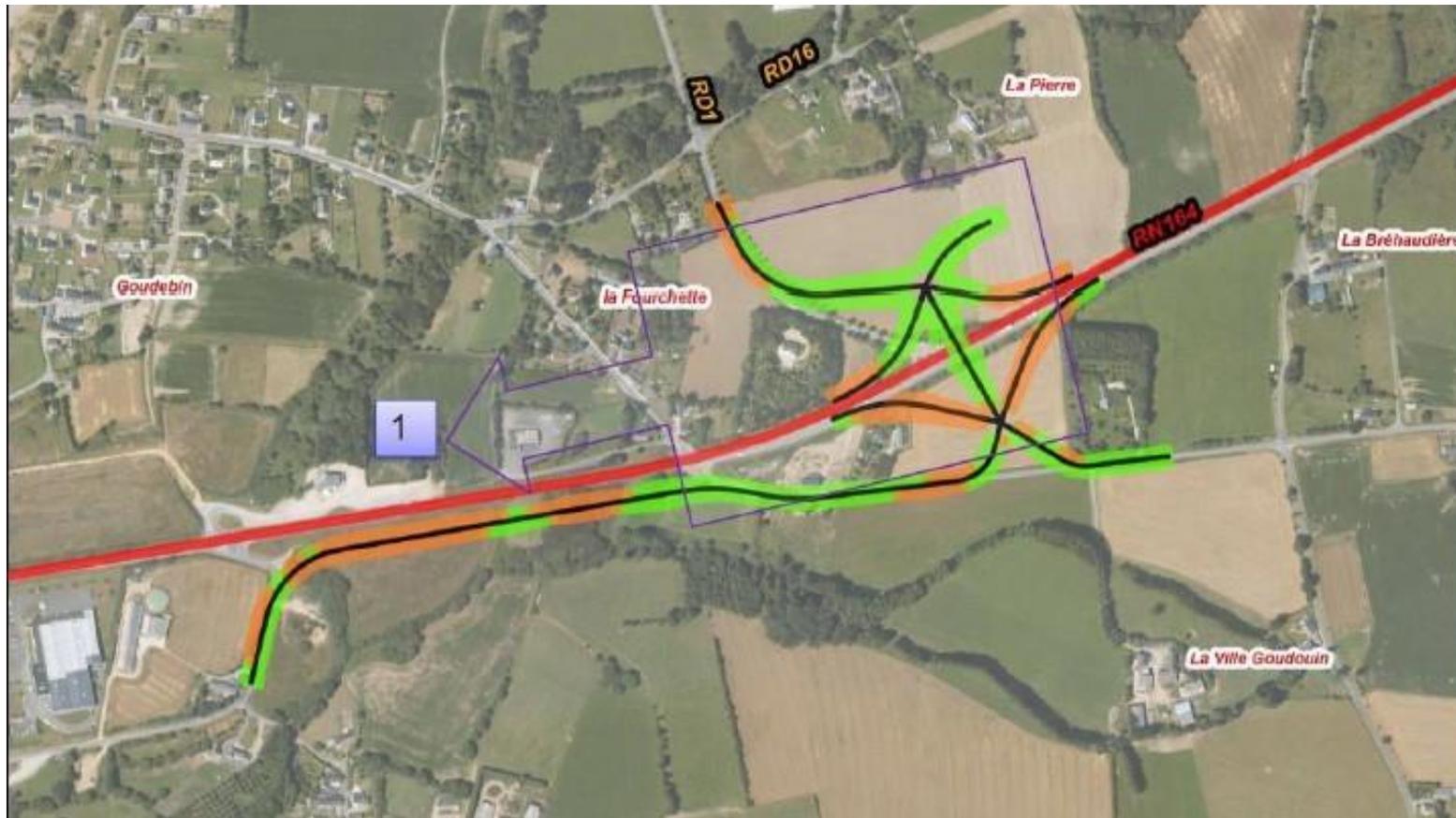
La fermeture des accès directs existants sur la RN164 amènera un report de trafic sur l'échangeur Est, quel que soit sa position :

- pour la quasi-totalité des véhicules à origine ou destination de la ZA du Ridor, soit environ 1000 véhicules/jour
- pour une partie des véhicules sortant actuellement au niveau des Terres, qui représentent aujourd'hui 300 véhicules/jour

Rappel de l'historique des études:

Lors de la concertation publique de 2014, la variante Aménagement Sur Place a été plébiscitée et a mis en évidence le besoin d'optimiser chacun des 2 échangeurs proposés. Pour l'échangeur Est qui était positionné dans le dossier de concertation au droit de la Rocade Ouest de Plémet

(position similaire que celle à laquelle avait aboutie le dossier d'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire de 1995), il s'agissait notamment d'étudier l'opportunité d'autres configurations plus proches de la ZA du Ridor.



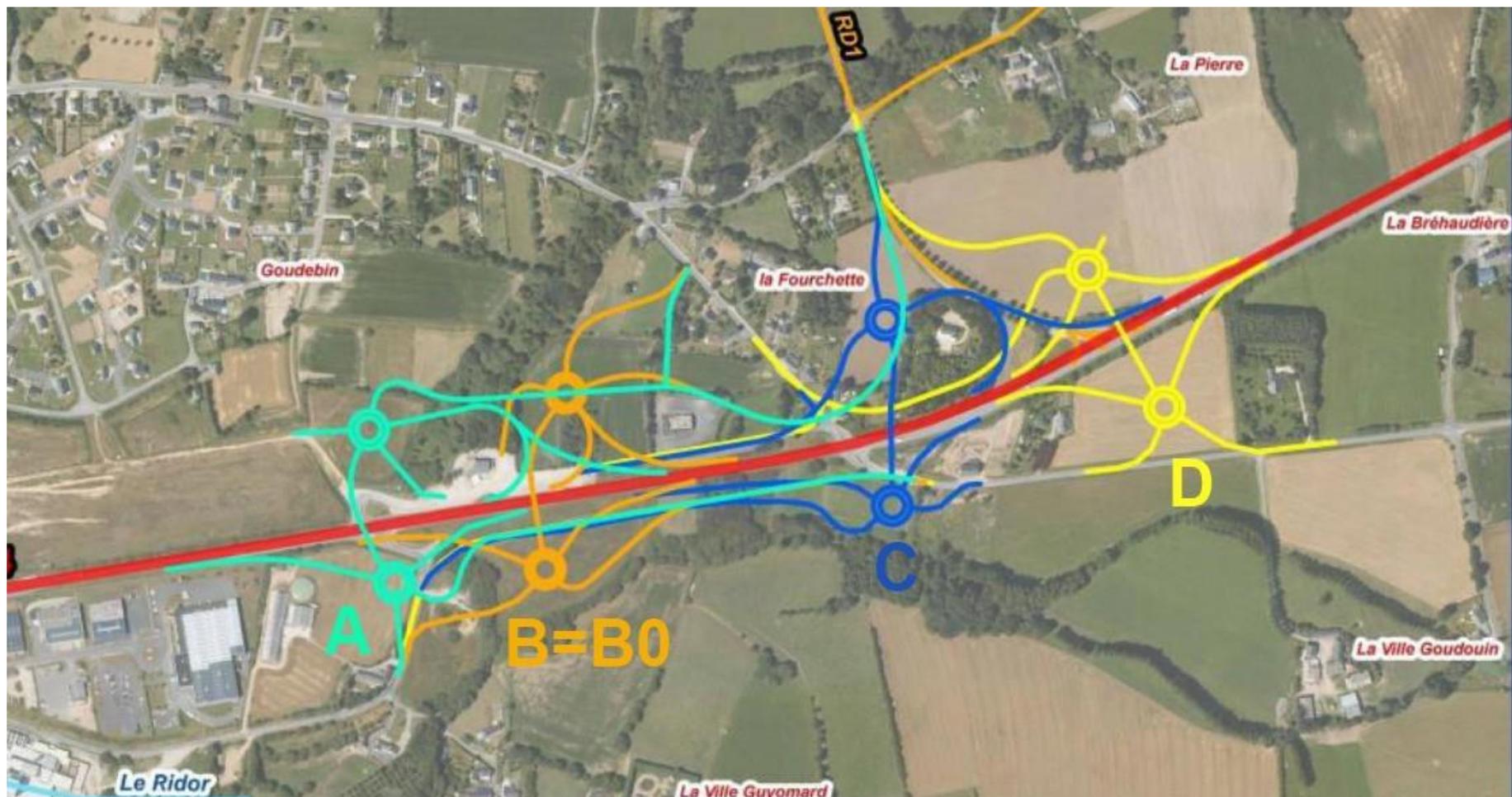
Configuration Échangeur Est proposé dans le dossier de Concertation de 2014

La configuration de l'échangeur Est proposé lors de la concertation publique était très imparfaite dans ses fonctionnalités car si, cet échangeur permettait bien des échanges satisfaisants avec la RN164 et la Rocade de Plémet, les dessertes de la commune de Plémet et de la ZA Nord du Ridor (Escale, FIP...) n'étaient pas abouties avec un risque de voir un trafic conséquent utiliser la rue de Laurenan inadaptée pour cela. L'enjeu de la concertation publique était bien de faire un choix structurant (tracé neuf ou non), le positionnement des échangeurs était un enjeu secondaire, mais l'objet de la concertation était aussi de recueillir des opinions pour orienter la suite des études.

Suite à la concertation publique, le Maître d’Ouvrage a tout d’abord organisé 2 réunions de concertation spécifique (les 22/09/2014 puis 10/10/2014) sur cette thématique des échangeurs avec la mairie de Plémet, la CIDERAL, les riverains et les commerçants. Ces réunions de travail ont permis de mieux cerner et appréhender les demandes d’optimisation des échangeurs exprimées lors de la concertation publique.

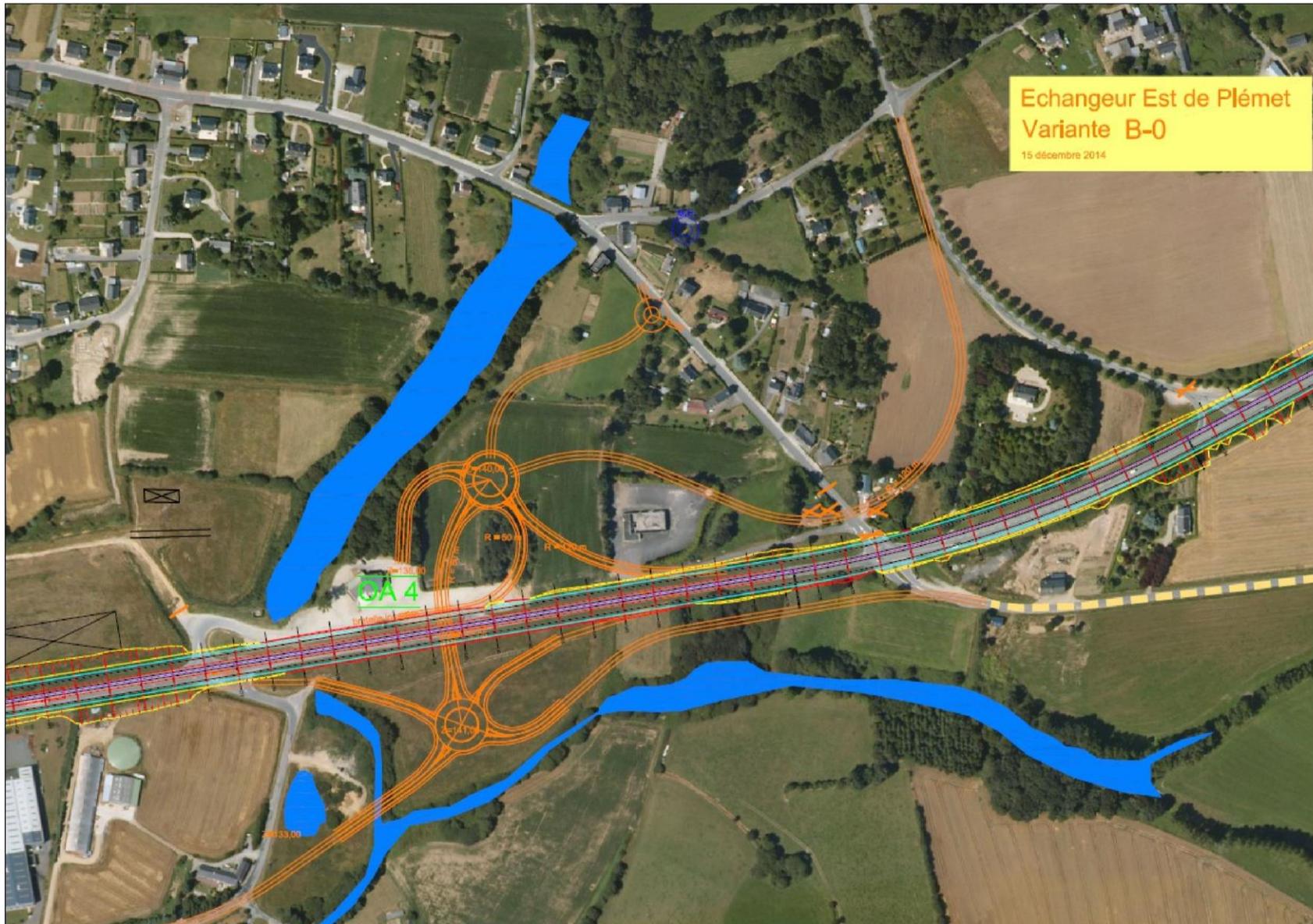
Le Maître d’Ouvrage a alors étudié de nombreuses positions et configurations d’échangeurs plus ou moins décalés vers l’Est dont 4 (A, B, C et D) ont été jugées suffisamment pertinentes et variées pour pouvoir être comparées et présentées lors d’un comité de suivi fin 2014. A l’issue de ce Comité de suivi, une variante B (renommée B0 pour la suite des études) a été retenue comme présentant le meilleur positionnement, centrée entre le restaurant l’Escale et l’entreprise FIP) et des fonctionnalités suffisantes. Les avantages de la solution B par rapport à la solution D qui ont incité le MOa à la retenir avec l’aval unanime des membres du Comité de suivi des études sont :

- la variante D est plus impactante que la variante B pour le monde agricole en réduisant forcément la surface cultivable d’une bonne parcelle*
- la variante D est plus impactante que la variante B pour les habitants du hameau de la Fourchette car tout le trafic issu de la RN164 souhaitant rentrer dans Plémet passerait devant l’intégralité de la rue de la Fourchette (900 veh/j aujourd’hui, au moins 2000 veh/j en 2035)*
- La variante B est meilleure pour les entreprises de la ZA du Ridor (ses employés mais aussi pour les livraisons) et pour le restaurant l’Escale. La variante B présente un accès plus direct pour le centre de Plémet et c’est le flux principal pratiqué sur cet échangeur.*

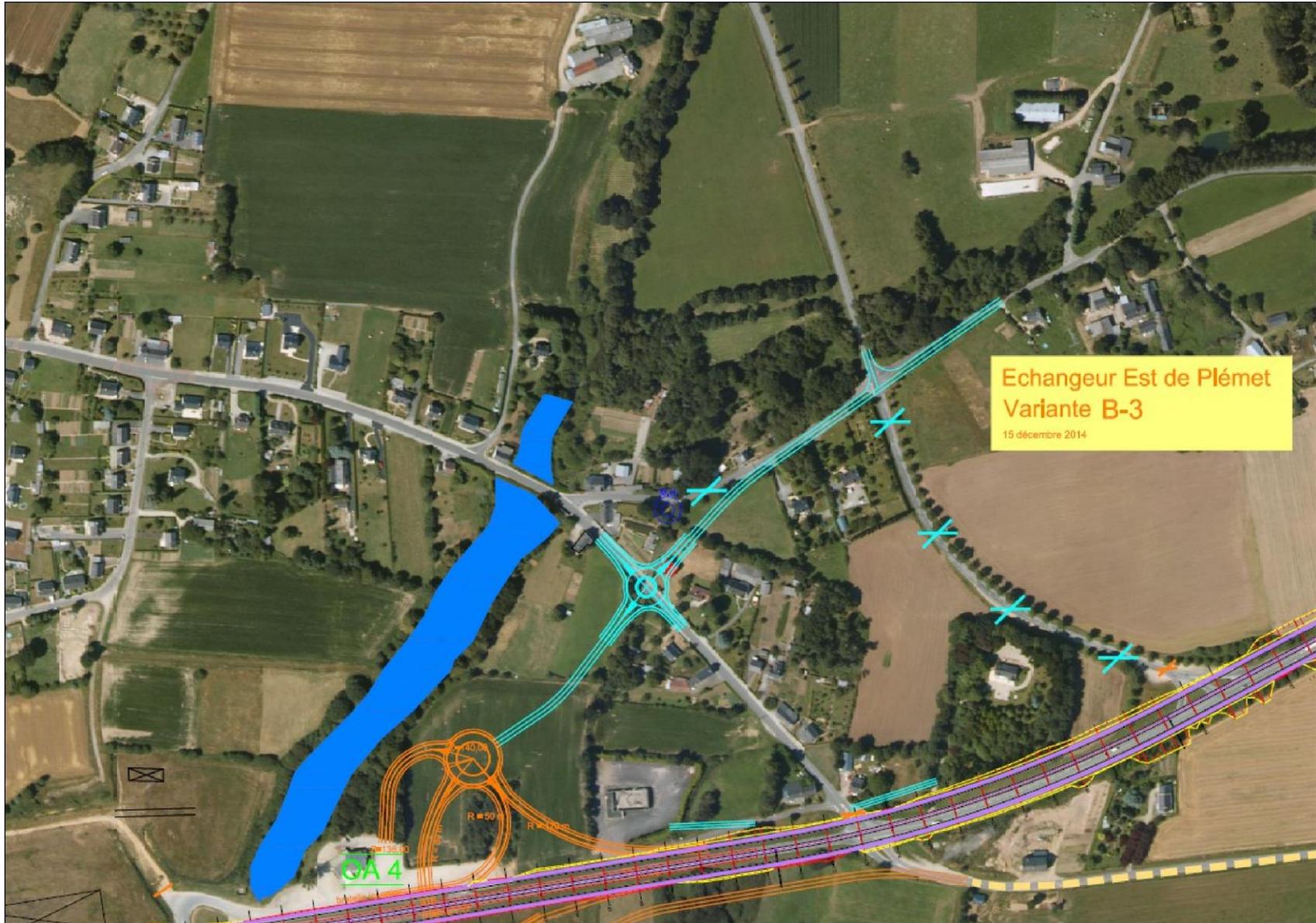


Les 4 positionnements d'échangeur Est étudiés suite à la concertation

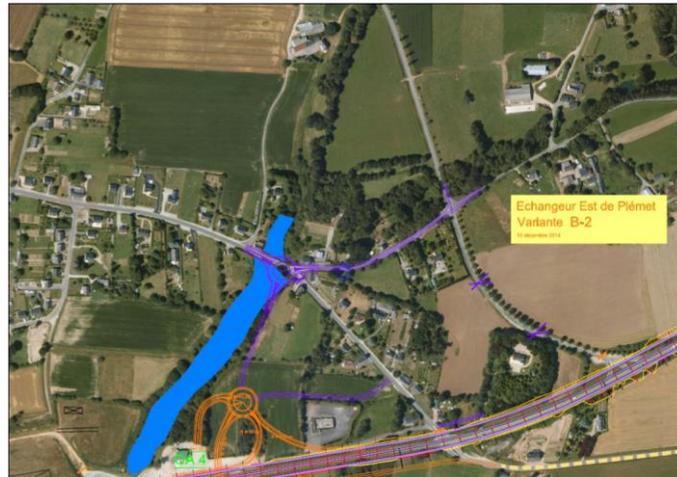
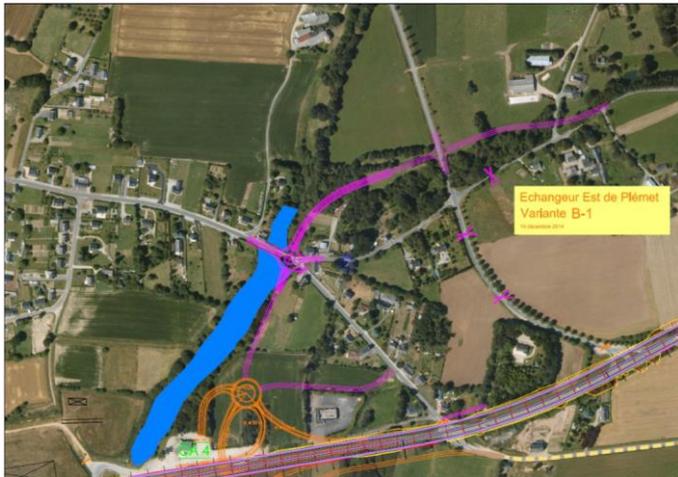
Suite à ce choix, et dans le cadre d'un processus de conception itératif classique pour ce type d'étude, le Maître d'Ouvrage a alors étudié et comparé 4 sous variantes d'échangeurs (B1 à B4) toutes centrées sur la position arrêtée lors de ce COPIL (variante B0) puis a transmis cette analyse comparative à la Commune de Plémet ainsi qu'au Conseil Départemental des Côtes d'Armor, pour avis.



Echangeur Est : variante B0



Echangeur Est : variante B3 (solution présentée à la DUP)



Echangeur Est : variantes B1, B2 et B4 (solution éliminées assez rapidement)

Dans son avis du 26 janvier 2015, la commune de Plémet indiquait sa préférence pour la variante B0, sans remettre en cause le positionnement général de cet échangeur.

Le Conseil Départemental des Côtes d'Armor indiquait lui sa préférence pour la variante B4 puis la variante B1 (les deux variantes présentant des enjeux environnementaux forts difficilement défendables) mais ne rejetait pas les 2 autres variantes sous réserves d'un aménagement pertinent du carrefour entre la Rocade dont il est gestionnaire et la route de Laurenan permettant une certaine continuité de cette rocade jusqu'à sa jonction avec l'échangeur Est.

L'analyse comparative qui avait été faite à l'époque par le MOa était la suivante :

La variante B0 est la variante initialement présentée. Ses principaux atouts résident en une bonne desserte du hameau de la Fourchette et à ses faibles impacts sur le milieu naturel. Elle est par contre la plus pénalisante pour le milieu agricole et la plus pénalisante pour le milieu humain car elle occasionne la démolition de 3 habitations pour lesquelles un accord de principe des riverains serait néanmoins facilement obtenu.

La variante B0 permet une bonne desserte de la ZA du Ridor (comme pour toutes les variantes étudiées) mais la bretelle de raccordement à la Rocade est très longue avec un grand virage et un risque non négligeable d'être peu utilisée voire shuntée par la rue de Laurenan qui n'est pas

dimensionnée pour cela. Comme les variantes B1 et B4, la variante B0 serait vraisemblablement plus coûteuse à réaliser que les variantes B2 et B3, les linéaires de voiries neuves étant 2 à 3 fois plus importants.

La variante originelle B0 semble donc présenter des inconvénients notables qui ont justifié l'étude et la comparaison des 4 autres sous-variantes complémentaires.

La variante B1 présente l'avantage de ne pas détruire d'habitation et d'épargner le hameau de la Fourchette (légers allongements de parcours cependant pour ses habitants). Elle présente par contre des impacts très forts sur l'environnement avec des remblaiements de vallons et de zones humides nécessitant une compensation sur un autre site. Cette variante présenterait également de forts remblais routiers contraignants techniquement et un linéaire de voies nouvelles important et serait donc plus coûteuse que les autres.

La variante B4 présente les mêmes inconvénients que la variante B1 avec les nuances suivantes : pas d'allongement de parcours pour les habitants du hameau de La Fourchette souhaitant se rendre à Plémet mais des impacts sur le milieu humain plus importants au niveau du grand giratoire Nord à réaliser avec notamment une maison à démolir.

La variante B2 répond à toutes les attentes en termes d'accessibilité au territoire mais présente les inconvénients suivants : contraintes techniques fortes et impacts environnementaux notables au niveau du giratoire Nord, contrainte technique de réalisation des travaux au niveau de la rue de Laurenan et flux de circulation attendu dans cette rue actuellement épargnée, amélioration du cadre de vie pour les habitants du hameau de La Fourchette mais avec de légers allongements de parcours attendus pour ses habitants.

La variante B3 répond à toutes les attentes en termes d'accessibilité au territoire, ne présente pas d'impact majeur sur le milieu naturel, serait accessoirement la moins coûteuse et présente comme "seul" inconvénient la destruction d'une habitation au niveau du giratoire Nord.

Après avoir étudié et comparé une dizaine de variantes d'échangeur Est et recueilli les avis argumentés des deux collectivités locales principalement concernées, le Maître d'Ouvrage a considéré que la variante B3 présentait le meilleur rapport avantages / inconvénients et a décidé de présenter un dossier DUP avec cette solution en estimant pouvoir profiter des remarques émises lors de l'enquête publique préalable à la DUP pour l'enrichir.

Synthèse des enseignements de l'enquête publique

Après assimilation des nombreuses remarques effectuées pendant l'enquête publique DUP :

- le MOa prend acte du caractère perçu comme brutal pour quelques habitations de la Fourchette de la variante B3 proposée (notamment maison de M. et Mme Eludut et les deux maisons occupées par des assistantes maternelles). A contrario, il rappelle qu'avec cette variante tout le bas du hameau de la Fourchette se trouverait en impasse sans aucun trafic routier et avec une protection phonique les protégeant du bruit, soit une très nette amélioration par rapport à la situation existante. A la réserve de ses impacts pour quelques habitations, cette variante reste celle qui répond au mieux aux différents flux de déplacements et propose des avantages indéniables pour les collectivités, le monde agricole et les entreprises de la

ZA du Ridor • Le MOa partage l'argumentaire de la première association et de certains riverains sur le manque de pertinence d'organiser les accès au centre de Plémet uniquement via les différentes pénétrantes de la Rocade pour la plupart inadaptées, solution proposée par la 2ème association, et ne répondant pas au besoin actuellement constaté et pré-existant au projet de mise à 2x2 voies. Refuser d'organiser l'accès à Plémet via la rue de Rennes laisse en réalité le risque sérieux de voir la majorité du trafic vers Plémet s'y rendre en empruntant la rue de Laurenan inadaptée pour cela. Déplacer l'échangeur vers l'Est comme le recommande la seconde association ne peut s'envisager qu'en prévoyant un accès à la rue de Rennes, comme le prévoyait la variante D étudiée après la concertation

Quelles seraient dès lors les alternatives?

Le maître d'ouvrage a examiné la faisabilité des variantes B0' de la première association et de la variante D de la deuxième association. Il a également fait émerger une autre option, dite B0". Le niveau d'études de ces solutions, dans le délai de l'enquête publique, ne saurait présager que l'ensemble de leurs caractéristiques techniques et avantages/inconvénients ont été appréhendés. – La variante B0' est similaire à la variante B0 historique mais en y supprimant le barreau entre le giratoire Nord et la rue de la Fourchette et en ajoutant un carrefour (plan ou giratoire) au bas de la rue de la Fourchette au milieu de l'anse permettant de rejoindre la Rocade de Plémet depuis l'échangeur. Cette variante proposée par la 1ère association est fonctionnelle mais implique de faire rentrer tout le trafic vers Plémet par la rue de la Fourchette comme actuellement mais avec une augmentation de trafic prévisible et progressive (+1 000 véh/j environ). En fonction de l'attractivité réelle de la Rocade et des autres pénétrantes de Plémet, ce que les études de trafic de la DREAL ne peuvent aussi finement prévoir, cette augmentation de trafic pourra être moindre.

- Le MOA a également identifié une sous-variante B0'', similaire à la variante B0 historique mais en remplaçant le barreau aboutissant alors devant la maison des époux Eludut par un barreau aboutissant au droit du carrefour actuel rue de la Fourchette/rue de Laurenan. Dans cette sous-variante, il n'y aurait alors pas besoin de giratoire au bas de la rue de la Fourchette, cette dernière se trouvant alors en impasse et proposant un cadre de vie meilleur pour la grande majorité des habitants de ce hameau mais pour un coût supérieur (surcoût du barreau rejoignant la RD1 au droit du carrefour avec la rue de Laurenan). Pour éviter un giratoire au niveau

du carrefour rue de la Fourchette/rue de Laurenan, il pourrait être envisagé de mettre la rue de Laurenan à sens unique (sens entrant vers Plémet), le sens sortant devant faire un détour limité (via l'échangeur ou en trouvant un autre cheminement depuis le centre de Plémet via la Rocade Sud) ; cette voie gagnerait alors également en qualité de vie

– La variante D étudiée suite à la concertation, consisterait donc à déplacer l'échangeur vers l'Est, en prévoyant au nord de la RN164 un long barreau vers l'Ouest permettant d'accéder à la fois à la ZA Nord du Ridor et au bas de la rue de la Fourchette. Cette variante qui semble avoir été explicitement souhaitée par certains riverains lors de l'enquête publique préalable à la DUP risque, contrairement à ce que souhaiteraient les membres de la 2ème Association, de faire rentrer le trafic vers Plémet par la rue de la Fourchette comme actuellement mais avec une augmentation de trafic prévisible et progressive (+1 000 veh/j environ). Là aussi, en fonction de l'attractivité réelle de la Rocade et des autres pénétrantes de Plémet, ce que les études de trafic de la DREAL ne peuvent aussi finement prévoir, cette augmentation de trafic pourra être moindre.

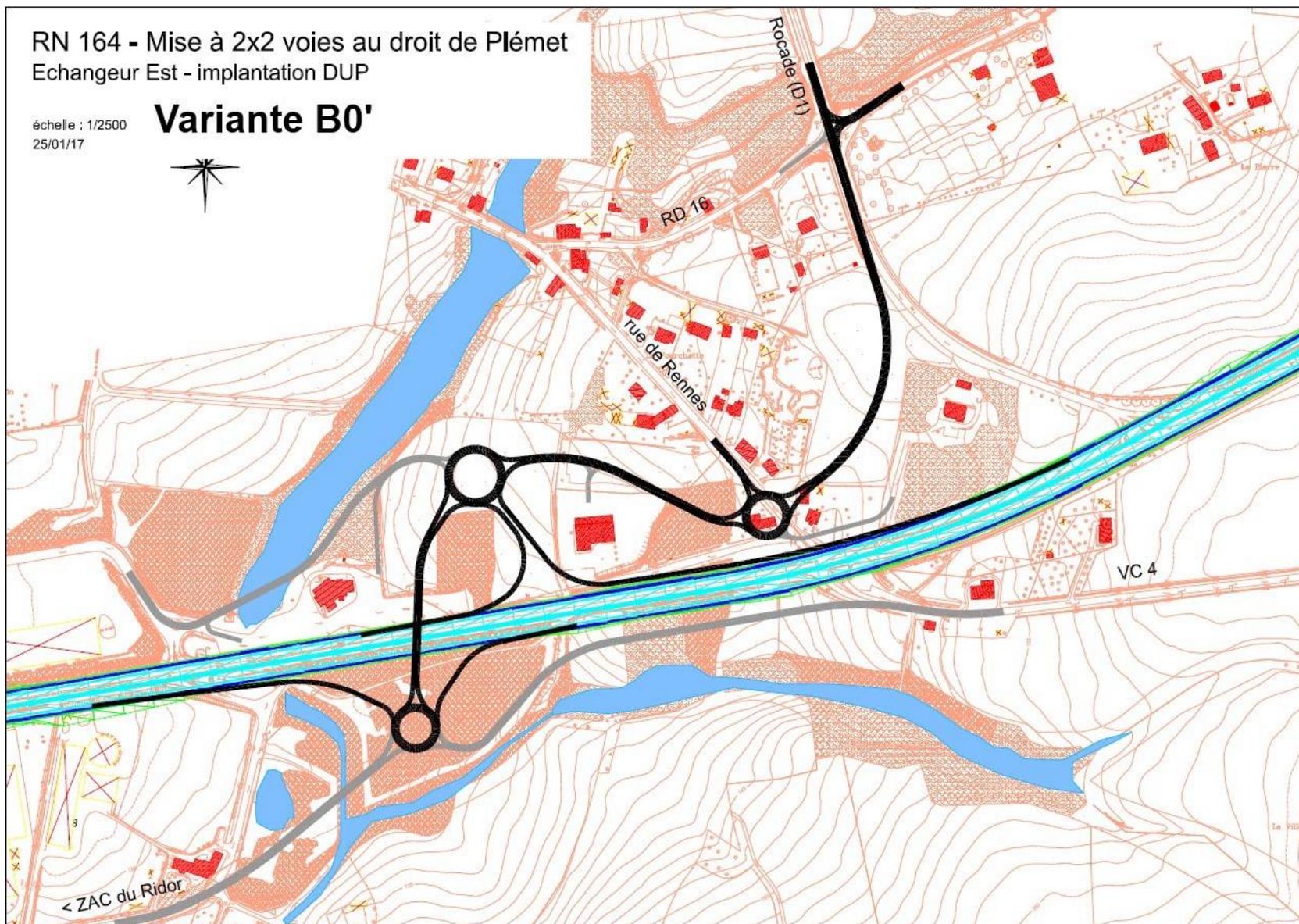
Les deux solutions B0' et B0'' :

- limitent les impacts humains sur le hameau de la Fourchette
- maintiennent un accès à Plémet par la rue de Rennes, ce qui est le besoin actuel et confirmé par nombre de riverains
- écartent le risque de tout report de flux sur la rue de Laurenan, inadaptée
- maintiennent une liaison performante avec la Rocade Est, ce qui garantit toute possibilité de desserte à l'avenir et permet d'écarter le trafic de transit du bourg de Plémet

Le MOa maintient que le meilleur positionnement pour cet échangeur reste un positionnement au cœur de la ZA du Ridor permettant à la fois de bénéficier aux entreprises de ce secteur mais permettant également de rejoindre le centre de Plémet par la rue de Rennes comme actuellement tout en épargnant le parcellaire agricole.

Les deux solutions B0' et B0'' ne constituent que des adaptations techniques de la solution soumise à enquête, et ne remettent pas en cause l'économie générale du projet et de ses impacts. Le choix de l'une ou l'autre des solutions peut être fait d'ici l'arrêté de déclaration d'utilité publique et intégré dans le plan des travaux annexé à la DUP, mais peut aussi être fait après arrêté DUP, même si celui-ci est pris sur la base du plan soumis à enquête publique. La poursuite de la concertation sur la conception fine du projet reste tout à fait possible après DUP pour conduire à ce type d'adaptation.

Par contre, le choix de la solution D pourrait impliquer une enquête publique complémentaire selon les termes du L.123-14 du Code de l'Environnement. En effet, même si la solution D ne modifie pas fondamentalement la fonction (un échangeur complet à l'Est du projet est envisagé et reste réalisé) et même si elle s'inscrit dans la bande DUP du projet présentée dans la pièce D du dossier, elle est à la limite de pouvoir être considérée comme une modification significative de l'économie générale du projet, car elle présente des impacts et des conditions d'accessibilité localement différentes.



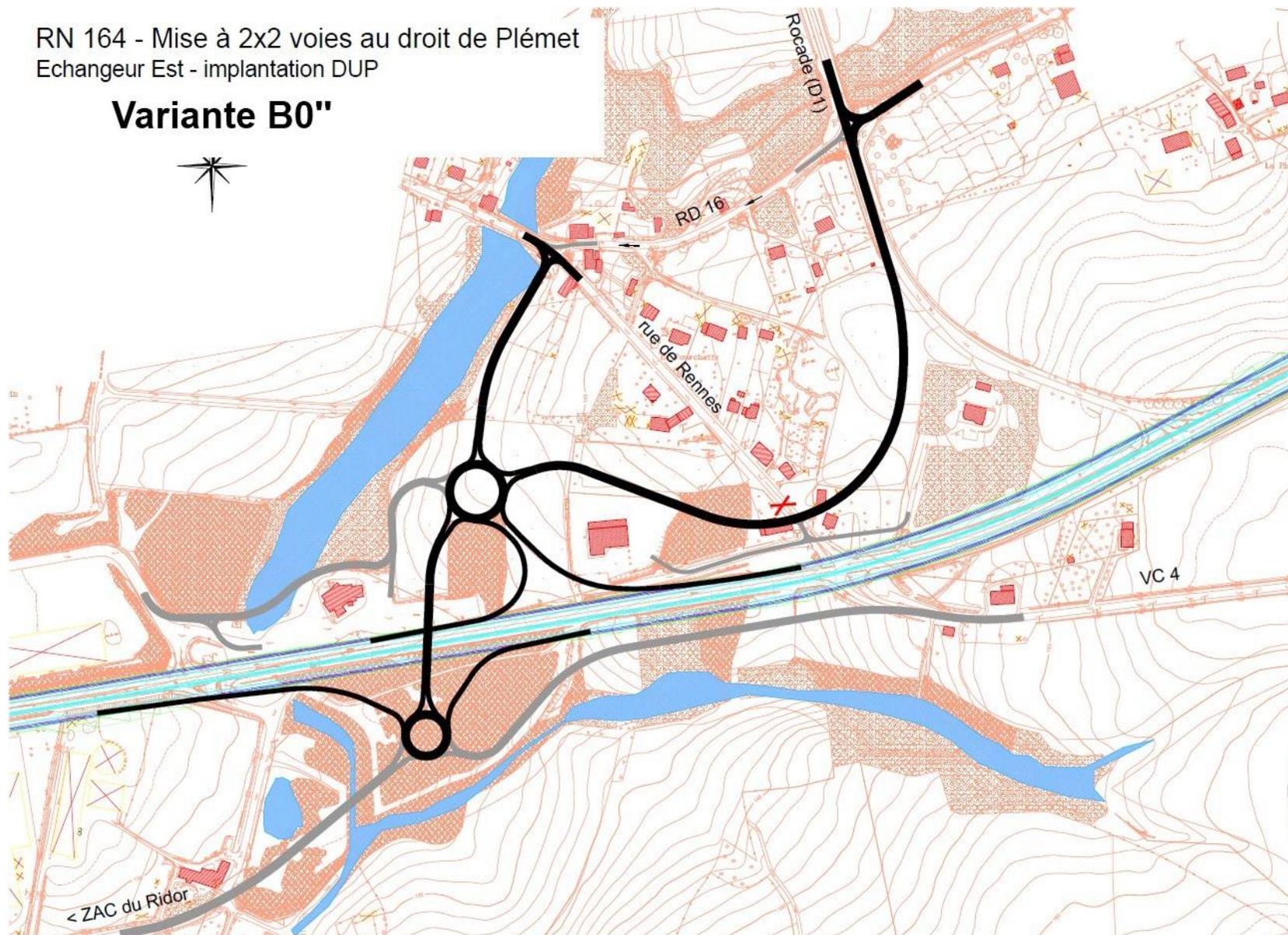
Tracé Variante B0'



Photomontage variante B0'

RN 164 - Mise à 2x2 voies au droit de Plémet
Echangeur Est - implantation DUP

Variante B0''



Tracé Variante B0''

PHOTOMONTAGE 9B
Lieu-dit La Fourchette

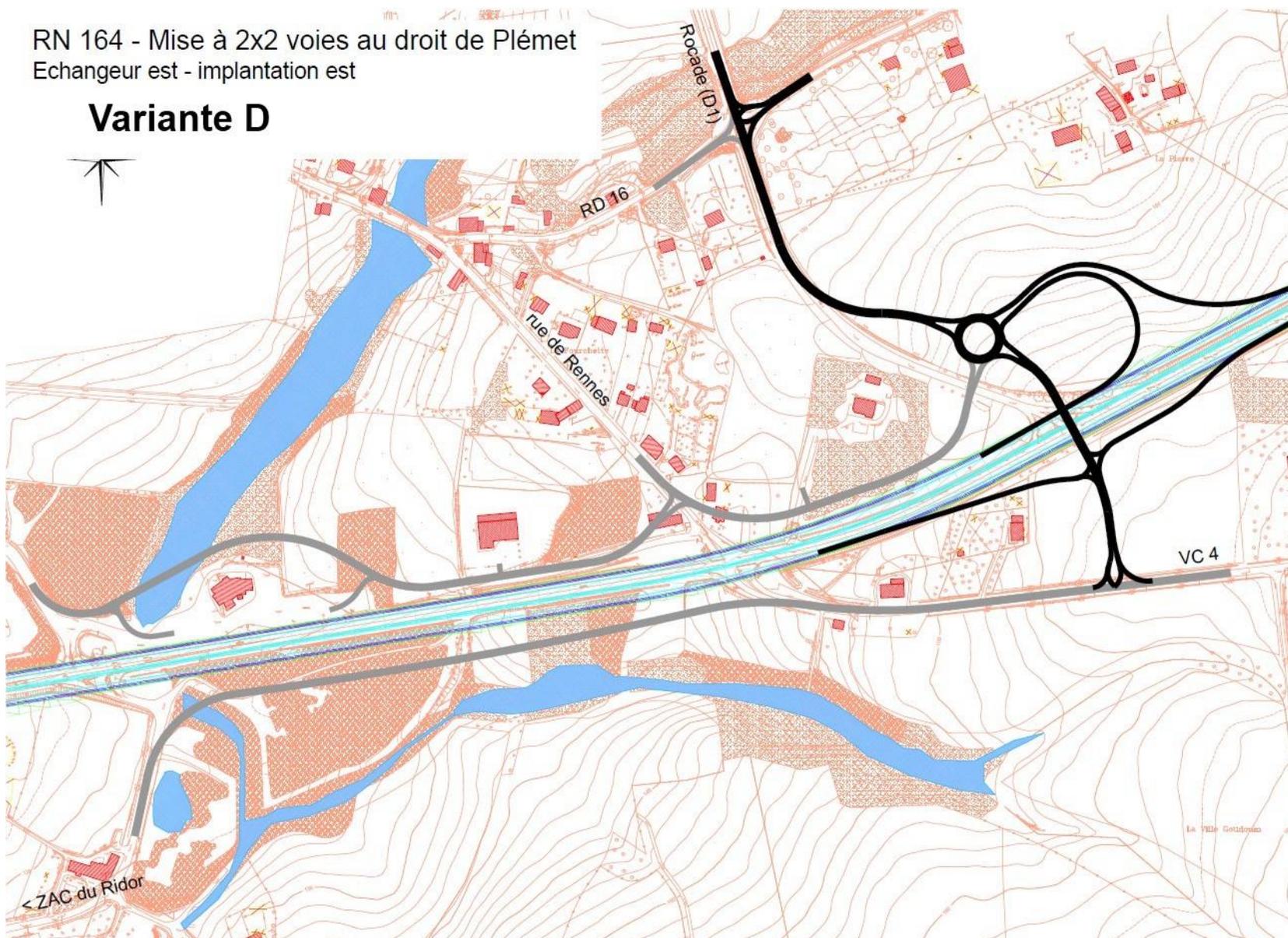
ÉCHANGEUR EST
VARIANTE B0''



Photomontage variante B0''

RN 164 - Mise à 2x2 voies au droit de Plémet
Echangeur est - implantation est

Variante D



Tracé Variante D

PHOTOMONTAGE 11D
Lieu-dit La Pierre

ÉTAT FUTUR
VARIANTE D



Avis du commissaire-enquêteur

L'Échangeur Est :

L'échangeur Est, dans sa version à l'enquête, est amplement décriée au regard de son positionnement mais aussi particulière au regard du barreau qui part du giratoire Nord vers la rue de Rennes. D'autres aspects essentiels ont été soulevés et notamment la préoccupation majeure d'entrer dans Plémet par la rue de Rennes.

L'emplacement prévu bouscule l'idée selon laquelle l'implantation de l'échangeur devait se faire naturellement au point de raccordement actuel de la rocade Est à la RN164. Ceci s'est posé comme un postulat de base repris comme point de départ de la concertation.

Or l'analyse de cette **voie de contournement** a amené à faire émerger le fait, qu'en réalité, elle n'avait que ce rôle. Il est, en effet, indéniable que cette « rocade » n'a pas organisé de pénétrantes car le tissu urbain de Plémet ne s'y prête pas et qu'il repose en vérité sur deux entrées, fruit de son histoire : la Rue de Rennes à l'est et la Poterie à l'ouest.

L'échangeur Est tel qu'il est placé et telles que se distribuent ses fonctions, permet :

- **D'assurer au sud la desserte, au plus près, de la ZA du Ribor où se situent les activités économiques industrielles².**
- **D'assurer au nord la desserte du restaurant l'escale, de l'entreprise FIP-industrie et plus généralement de la zone UY du futur PLU.**
- **D'assurer l'entrée à Plémet par la rue historique de Rennes.**
- **De se raccorder à la rocade-est par la rue de Laurenan.**
- **De limiter la consommation de terres agricoles.**

Son parti d'aménagement répond à ces multiples exigences.

Il est à remarquer que le barreau Nord, tel qu'il est dessiné et projeté conduit à raser une maison et à reprofiler une rue bâtie. Ceci n'est pas anormal en soi, dans le cadre d'une nouvelle infrastructure routière que d'estimer, au nom de l'utilité publique, de recourir à des démolitions dès lors que celles-ci donnent lieu à une juste indemnisation selon le code de l'expropriation.

Mais en réalité ce barreau nord soulève une indignation générale qui va bien au-delà.

² Zone employant de 180 à 200 personnes – source les entreprises implantées sur la zone.

Lors de l'enquête il a été proposé – au titre des contributions déposées- de supprimer ce barreau et de relier le giratoire nord à la rocade – **variante BO** – par une anse permettant une entrée par la rue de Rennes, à son extrémité, près de la RN164. Ceci occasionnerait la démolition de trois bâtisses dont les propriétaires sont vendeurs.

Le Moa, dans sa réponse, indique avoir identifié une sous-variante qu'il a nommé **BO''** : « similaire à la variante BO historique mais en remplaçant le barreau aboutissant alors devant la maison des époux Eludut par un barreau aboutissant au droit du carrefour actuel rue de la Fourchette/rue de Laurenan. Dans cette sous-variante, il n'y aurait alors pas besoin de giratoire au bas de la rue de la Fourchette, cette dernière se trouvant de en impasse et proposant un cadre de vie meilleur pour la grande majorité des habitants de ce hameau. Elle entraîne toutefois un coût supérieur (surcoût du barreau rejoignant la RD16 au droit du carrefour avec la rue de Laurenan). Pour éviter un giratoire au niveau du carrefour rue de la Fourchette/rue de Laurenan, il pourrait être envisagé de mettre la rue de Laurenan à sens unique (sens entrant vers Plémet), le sens sortant devant faire un détour limité (via l'échangeur ou en trouvant un autre cheminement depuis le centre de Plémet via la Rocade Sud) ; cette voie gagnerait alors également en qualité de vie ».

Cette éventualité présente l'avantage incontestable de : supprimer les inconvénients majeurs du barreau nord, du projet à l'enquête, d'assurer toutes les fonctionnalités réclamées de l'échangeur, d'araser les bâtisses les plus exposées aux nuisances de la RN164 (pour lesquelles les propriétaires sont vendeurs), de diffuser la circulation vers le centre de Plémet et de soulager la partie antérieure de la rue de Rennes d'une circulation de transit. Toutefois, la mise en sens unique évoquer viendrait annihiler, à mon sens, une partie de la fonctionnalité de l'ensemble en rendant moins conventionnelles les relations migratoires bi-journalières entre Laurenan et Plémet (transport des enfants aux écoles...). Il s'agit, sans aucun doute, au stade actuel du projet, d'une question secondaire, mais néanmoins d'importance symbolique qui pourrait embarrasser paradoxalement l'intérêt de cette solution BO''.

Cette solution BO'' réunit en tous les cas, à mon point de vue, les multiples attentes sur l'ensemble des aspects à faire converger, elle rencontre, par conséquent, ma faveur.

6. La desserte du sud –villages Les Terres - Belna– l'IME le CAT.

L1- situé aujourd'hui à 1,1 km, demain dans le projet à 5 Km. Demande de désenclavement. **L3** – incidence pour les résidents qui vivent au sud. **04-** nécessité d'un passage rapide pour se rendre en ville. **O10-** pour une liaison. **L14-** Le projet isole la partie sud du bourg de Plémet. **L24** nécessité d'une passerelle. **L25-** des inquiétudes subsistent pour la desserte de l'ESAT de Bel-Air. **L30** pour une liaison directe. **L31** – habitant les Terres (cf. L1). **L32** demande une passerelle. **M33 (cf.L30).M35 (Cf. L30).** **L37-** habitant- demande

une route pour relier les Terres à Belna et un pont au bout de la route du CAT Belma. **L39 (Cf. L1). L40 –habitant (Cf.L37).L41 (Cf. L24).L42 centre de rééducation** : pas opposé à un cheminement piétonnier le long du centre avec création d'une passerelle sur la RN164 pour relier l'IME. Par contre une voie routière à cet endroit serait de nature à dégrader fortement le calme et l'apaisement recherché dans le centre de convalescence, l'établissement est contre. Un nouvel ouvrage au niveau du hameau du Terre n'a pas d'impact direct sur le centre et donc pas d'observations. **L45-** Ass. Pour la défense de l'intérêt général demande une voie passant entre le Centre de rééducation et la propriété Nouet et un ouvrage au-dessus de la RN164, ainsi que la réalisation d'une voie entre les Terres et Belna. **047** Pétition (700 à 800 signatures) mêmes arguments et même demande que (L45). **O4 : Ass. Des Parents de Belna** : demande une liaison enjambant la RN164 et passant entre le centre de rééducation et la propriété Nouet. **L50 des conseillers municipaux de Plémet** (13 signatures) demandent une liaison entre la VC 219 au sud (route de Bel Air, Belna), un ouvrage de franchissement de la RN 164, puis en passant entre le centre de rééducation et la propriété Nouet (véhicules de –de 3,5T). **L100 (Cf.L50). L103 (Cf. L1). L108 (L1). L110** – double de la lettre **L45. L116 (Cf.L45). L119 (Cf.L24).L124-** Pétition des habitants des Terres (10 foyers) demandent qu'une liaison vienne raccorder, la route des Terres à celle de l'Avenue (centre de Plémet). **L129 (Cf. L45). L131 (Cf.L115). O133** suggère qu'il y ait à partir de la maison rose une voie parallèle pour rejoindre la Poterie. **O136 – Directeur de l'EPMS** (IME, ESSAT bel air) demande une passerelle piétonne au niveau de la maison « rose » qui permettrait aux piétons, vélos et mobylettes de franchir la 4 voies, sinon maintien de la voie piétonne existante. **L145- Agriculteur –Adjoint à la voirie à Plémet** : Pour le village des Terres il serait souhaitable d'avoir une route parallèle à la RN164, permettant de relier ce village à l'échangeur prévu dans la zone du Ridor. **L146(L45). LAU O3 (Cf.O4).**

Réponses générale du MOa :

La RN164 actuelle configure le territoire de la façon suivante :

- Le bourg de Plémet se situe au Nord de la RN164 – Quelques hameaux de Plémet, ainsi que la ZA du Ridor, l'IME et le CAT se trouvent au Sud de Plémet. Une piste piétonne éclairée est notamment présente le long de la RN164 au niveau de la Poterie pour permettre aux usagers de l'IME et du CAT de se rendre au centre de Plémet dans des conditions satisfaisantes de sécurité.*
- La Rocade de Plémet permet une desserte très satisfaisante des hameaux situés au Nord de la RN164 soit au centre-bourg de Plémet soit à la RN164.*
- La RD16 au Nord de la RN164 et l'ancienne RN164 au Sud de la RN164 permettent une bonne desserte des hameaux situés à l'Est de Plémet tant vers Laurenan que vers le Bourg de Plémet ou la RN164*

- *Les liaisons Nord-Sud se font actuellement par des carrefours plans sur la RN164 présentant parfois un sentiment d'insécurité au regard du trafic rencontré sur la RN164. A titre d'exemple, le carrefour de la Poterie a été reconfiguré dans les années 2010 et remplacé par un giratoire permettant d'améliorer grandement les conditions de sécurité sur ce secteur.*

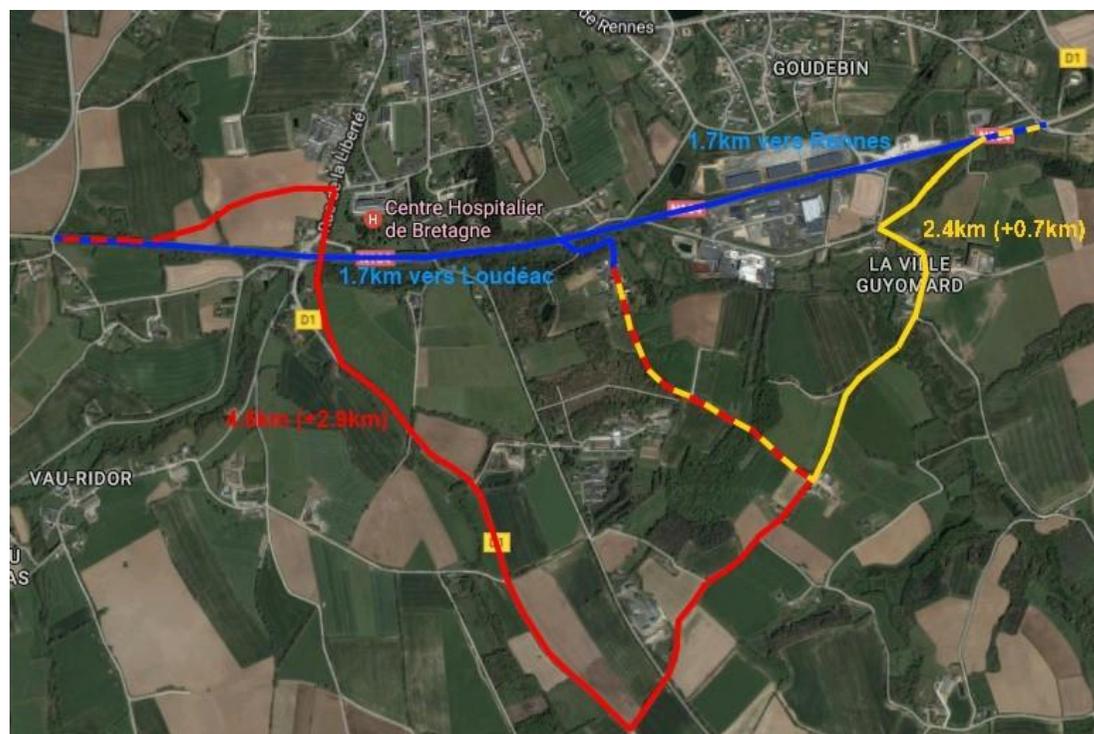
Le parti d'aménagement retenu, du moindre impact, a été celui d'un aménagement sur place. Il a été unanimement soutenu pendant la concertation publique. Le principe d'une 2x2 voies de type voie, express implique la suppression de l'ensemble des accès directs et la concentration des entrées-sorties uniquement au niveau des échangeurs dénivelés. Il est donc nécessaire d'examiner les conditions de déplacements futures des riverains, en mettant en œuvre les aménagements nécessaires : voies de désenclavement, ouvrages de franchissement etc

Le projet prévoit ainsi le rétablissement des voies les plus fréquentées (RD1, voie communale au niveau de La Tioalls, deux franchissements au niveau des échangeurs). Le § 9.1.4 de la pièce E6 détaille les impacts résiduels pour certains hameaux. Les plus pénalisés sont ceux du Meur, du Bos Josselin (pénalisés uniquement pour accéder à la RN164 direction Loudéac) et des Terres. Celui-ci est clairement le plus pénalisé, dans toutes les directions. Pour ce hameau, la pièce E5 justifie le choix de non-rétablissement en faisant la balance entre le coût (estimé à 750 000€), les impacts (notamment environnementaux) et les gains d'un ouvrage de rétablissement par rapport au temps perdu et au nombre d'habitations concernées. Dans un aménagement structurant comme celui de la RN164, les usages quotidiens des habitants sont modifiés et, si collectivement les habitants gagneront du temps en temps qu'usagers quotidiens de la RN164 modernisée, quelques habitants sont concernés par des allongements de temps de parcours quotidiens, qui ne peuvent tous être résolus.

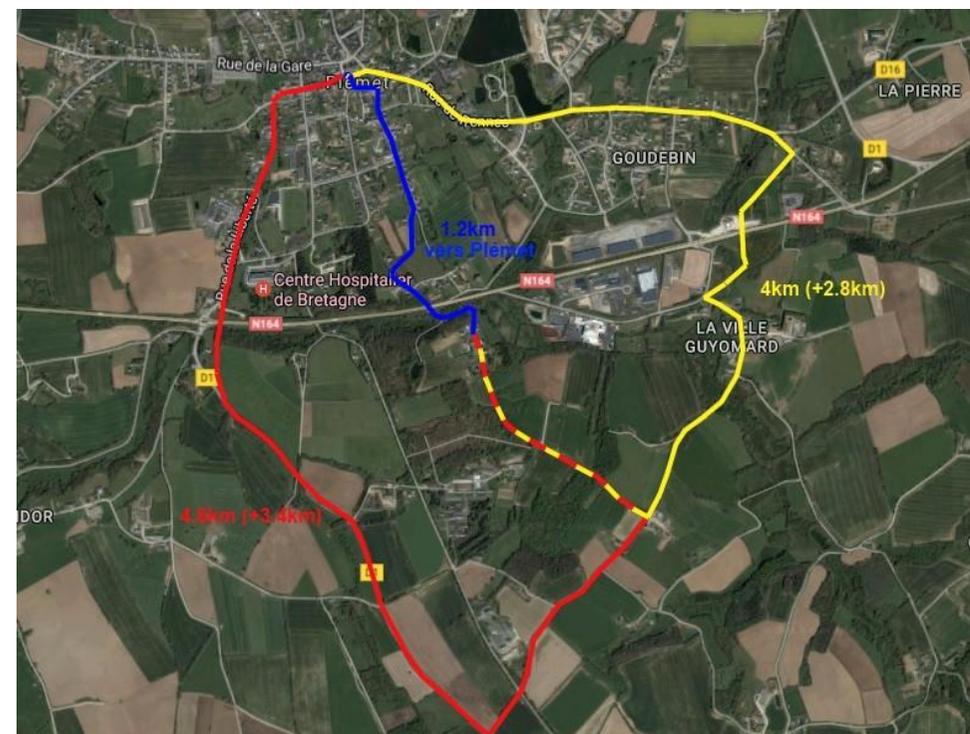
Sur la base de l'avant-projet routier objet de la présente enquête préalable à la DUP (échangeur Ouest à la Ville Moisan, échangeur Est entre l'Escale et l'entreprise FIP) : – les usagers et travailleurs de l'IME et CAT mais aussi les riverains du hameau de Belna continueront à rejoindre le centre-bourg de Plémet en utilisant la RD1 comme aujourd'hui avec des conditions de circulation similaires de sécurité similaires (voire améliorées pour les piétons qui n'auront plus un giratoire à traverser) à celles d'aujourd'hui. Les trafics rencontrés sur la RD1 au Sud de la RN164 seront équivalents à ceux rencontrés aujourd'hui et sont de niveau modestes et assez constants (1800-1900 veh/j environ). Sur la RD1, au Nord du carrefour avec la bretelle Nord de l'échangeur Ouest, les niveaux de trafics seront plus importants et verront une augmentation significative mais progressive (de 3100 veh/j aujourd'hui sans projet à 5100 veh/j en 2035 avec projet) tout en restant un niveau de trafic ne nécessitant pas d'aménagement de sécurité particulier. On peut également noter qu'actuellement, le flux de circulation Nord-Sud utilisant la RD1 doit emprunter le giratoire de la Poterie et s'y insérer alors que le flux dominant est celui de la RN164 ce qui peut poser des difficultés pour des voitures

provenant de l'IME ou du CAT. Le projet proposé prévoit une liaison directe Nord-Sud plus sécuritaire y compris au niveau du franchissement de la Poterie et du carrefour entre la RD1 et la bretelle Nord de l'échangeur ce qui doit faciliter les déplacements entre le centre-bourg de Plémet et les territoires au Sud de Plémet ce qui rendra les trajets pour les voitures moins stressants. – Pour les piétons ou personnes à mobilité réduite, le projet rétablira le cheminement piéton protégé qui existe actuellement au Sud de la RN164 entre le bout de la rue de l'Avenue et le carrefour de la Poterie en se raccordant au niveau de l'ouvrage de rétablissement de la RD1 à la Poterie. Des trottoirs dédiés seront également aménagés entre le franchissement de la Poterie et l'extrémité Nord du projet d'aménagement de la RD1 (jusqu'au carrefour avec la bretelle Nord de l'échangeur Ouest).

- La dizaine de maisons dans les hameaux de la Poterie, de l'Avenue et des Terres, situés directement au Sud de la RN164 perdront en effet les accès directs (et actuellement dangereux) à la RN164 et auront des allongements de parcours pour rejoindre la RN164 ou le centre-bourg de Plémet.



Allongements de parcours depuis le Hameau des Terres vers la RN164



Allongements de parcours depuis le Hameau des Terres vers Plémet

	RN164 Loudéac	RN164 Rennes	Centre-Plémet via échangeur Est	Centre-Plémet via échangeur Ouest
Allongement de parcours pour le hameau des Terres	+2,9km	+0,7km	+2,8km	+3,4km

Avis du Commissaire-enquêteur

Le village, les Terres, Belna, l'IME et le CAT :

Dans le cas du village des Terres, il est inévitable qu'il y ait des allongements de parcours. Cela s'effectue dans un contexte nouveau puisqu'il sera nécessaire d'emprunter des voies communales pour rejoindre les ouvrages de franchissement, soit à l'est par la fourchette, soit à l'ouest par la poterie – la ville Moisan. Actuellement, s'insérer dans les flux de circulation de la RN164, ou en sortir aussi, est parfois risqué et singulièrement lorsque le temps en bouché. L'allongement reste très modeste pour des déplacements motorisés qui ne justifient en aucun cas un ouvrage routier de franchissement et ce, d'autant plus que le territoire Sud de Plémet, n'a pas de vocations urbaines ni présentes ni futures. Le village des Terres figure en zone naturelle dans le futur PLU, comme précédemment, d'ailleurs, à quelques nuances près.

Seuls l'IME et le CAT, situés à Balna sont en UE au regard de la destination et de l'usage des sols, par rapport aux règles d'urbanisme. Ces deux établissements contigus sont, quant à eux, desservis par une autre voie communale qui aboutit aussi, aujourd'hui, à la RN 164 ; c'est-à-dire plus à l'ouest que les Terres. Pareillement elle sera aussi fermée. Toutefois, la piste cyclable éclairée, qui longe la RN 164 jusqu'au niveau du rond-point de la poterie, est conservée pour se raccorder au pont et assurer une liaison avec le centre de Plémet.

Si l'on se place dans l'hypothèse de la suppression du Pont de la Poterie, comme cela a été vu précédemment, il serait particulièrement utile de recourir à une passerelle de franchissement, positionnée au bout de cette voie communale et se prolongeant de l'autre côté de la RN 164 entre le centre de Rééducation (qui est d'accord) et la propriété Nouet. Celle-ci permettrait d'assurer une liaison douce, totalement sécurisée, (piétons, vélos, voiturettes) entre l'IME et son CAT, d'une part, et l'agglomération urbaine, au nord, d'autre part, où réside une bonne partie des usagers, soit en résidence, soit dans le parc locatif. Cette structure emploie environ 120 personnes et compte 91 personnes en situation d'handicap, soit une population de 210 personnes qui pourraient potentiellement l'utiliser. Elle peut, par ailleurs, se découvrir pour l'avenir d'autres vocations.

Ainsi, dans un autre temps, la commune de Plémet pourrait s'interroger sur l'intérêt d'ouvrir un sentier vers le village des Terres en passant par la partie boisée qui le séparerait de cette passerelle.

7. Les demandes individuelles.

O2- demande un double vitrage – habitant 74, rue de Rennes. **O5**- habitants 105 Rue de Rennes demandent l'achat de leur maison par l'Etat. **O9**- habitant 125 l'avenue, pose la question du bruit pour son habitation. **L11**- propriétaire d'une longère, au **27** Branro, demande à l'Etat d'acheter leur maison. **O13**- habitant 107, rue de Rennes –souhaite savoir comment se passe l'évacuation des eaux de sa propriété. **L14** – habitant 48, rue des fraîches, quelles sont les mesures anti-bruit ?. **O17**- demande de quelle manière sera desservie sa parcelle YA7 (cf .Plan). **O19** – habitant 32, Branro, demande comme en face un dispositif de protection acoustique. **O20**- demande l'achat de sa maison. **M22** Couédic- Madoré Equipement – demande que l'aire de chargement entre leur bâtiment et la RN 164 soit sauvegardée dans l'état actuel. **L41** – habitant le Bos Josselin, au nord–demande que des mesures soient prévues pour limiter les nuisances sonores. **L43** –possède une maison au 78, rue de Rennes demande son rachat par l'Etat. **L49- 9**, la Bréhaudière, demande un reboisement de la zone de dépôt, de prendre en compte l'assainissement en place, la cartographie du bruit à 75 m de la façade des bâtiments, pas à 100 m. **O51** –habitant 86, rue de la liberté, quelles sont les dispositions de protection acoustique prévues. **O67**- Propriétaire 32 Branro, demande qu'une protection acoustique soit prévue. **O69**, 24 la Poterie demande une étude d'impact sonore sur la maison, vérification. **L74** quelle distance entre une bretelle et sa maison. **O75- 31** Branro , protection sonore (merlon de 2 mètres de haut) insuffisante car Branro surplombe la route d'au moins 8 mètres (un double rideau d'arbres serait plus judicieux).. **M143** –maison inhabitée, difficile à rénover, à la Fourchette, proche de la 4 voies.

Réponses MOa :

O2- demande un double vitrage – habitant 74, rue de Rennes.

La source de bruit la plus significative est celle du trafic sur la RN. L'habitation est située très en retrait. La modélisation de trafic laisse apparaître pour l'habitation de Mme le Maître un niveau de bruit de jour, en 2035 avec projet aux alentours de 55 dB(A) sur les différents façades, soit très en deçà du seuil de 60 dB(A) qui demande la réalisation de protections. Ces niveaux sont en outre estimés sans la réalisation de l'écran phonique en bordure de RN164, qui devrait contribuer à réduire très légèrement encore le bruit. Il n'est donc pas envisagé de prendre en charge des travaux d'isolation phonique. Il est néanmoins rappelé qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et des mesures de bruit après aménagement seront réalisées et les corrections éventuelles obligatoirement apportées

05- M. et Mme Clisson habitants 105 Rue de Rennes demandent l'achat de leur maison par l'Etat.

M143 – Propriété Jossé et Daniel, maison inhabitée, difficile à rénover, à la Fourchette, proche de la 4 voies.

Selon l'étude de bruit, l'habitation de M. et Mme Clisson est soumise à des niveaux de bruit de jour, suivant les étages :

- *aujourd'hui compris entre 66,4 et 68,8 dB(A)*
- *en 2035 sans projet, compris entre 68,2 et 70,7 dB(A)*
- *en 2035 avec projet, compris entre 58,6 et 64,4 dB(A)*

La réalisation d'un écran de 225m de long et 3,5 m de haut permet donc de ramener en 2035 le bruit, avec plus de trafic et une vitesse plus élevée, nettement en dessous des niveaux sonores actuels, et en dessous des objectifs réglementaires. Il est rappelé qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et des mesures de bruit après aménagement seront réalisées et les mesures correctives éventuellement nécessaires apportées.

L'exposition de l'habitation aux nuisances sonores est pré-existante, et de longue date, au projet routier.

La réalisation du mur anti-bruit et de la desserte de l'habitation de M. Guittier pourra effectivement faire perdre du terrain à la maison, ce qui est susceptible d'ouvrir droit à indemnisation.

Il faut également indiquer, que d'après l'étude modélisant les impacts acoustiques, 3 habitations sont réglementairement à protéger (dont celle de M. et Mme Clisson) nécessitant la mise en place d'une protection à la source de type écran anti-bruit bénéficiant à toutes les habitations de la Fourchette qui ne nécessitent pas une protection. Si le MOa décidait d'acquérir l'habitation des époux Clisson et celle de leurs voisins ou si une nouvelle variante issue des conclusions de cette enquête préalable à la DUP rendait nécessaire leurs acquisition, le MOa n'aurait plus alors l'obligation réglementaire de ne protéger qu'une seule habitation. Dans ce cas précis d'habitation unique à protéger, la doctrine du MOa est claire et constante et consiste à mettre en place des protections de façades sur l'habitation concernée, protection qui ne pourra pas profiter aux habitations plus « lointaines » de la Fourchette qui verront leur niveau de bruit augmenter par rapport à la situation actuelle sans pour autant atteindre les seuils nécessitant la mise en place de protection.

Les mêmes conclusions peuvent être faites pour la propriété Jossé et Daniel qui sont voisins proches de la maison des époux Clisson.

Ces propriétaires souhaitent bénéficier d'un effet d'aubaine pour pouvoir vendre des propriétés déjà situées dans un environnement sonore très défavorable avant même la réalisation du projet de mise à 2x2 voies.

O9- habitant 125 l'avenue, pose la question du bruit pour son habitation.

M. Diaz habitant 125 l'Avenue à Plémet a bien été identifié dans l'étude d'impact acoustique comme devant être à protéger réglementairement (habitation n°38, pièce E6-3). Son habitation se situe déjà à proximité immédiate de la RN164 qui, dans ce secteur sera a priori élargie par le Nord et ne se rapprochera donc pas de son habitation.

S'agissant d'une habitation isolée, il est privilégié, ici comme sur l'ensemble des projets de l'État en Bretagne, un traitement par protection de façade, la réalisation d'une protection de type écran ou merlon présentant un coût démesuré par rapport à l'objectif de protection. .

L11- propriétaire d'une longère, au **27** Branro, demande à l'Etat d'acheter leur maison.

O19 – habitant 32, Branro, demande comme en face un dispositif de protection acoustique.

O67- Propriétaire 32 Branro, demande qu'une protection acoustique soit prévue (Observation pas transmise par la mairie).

O75- 31 Branro , protection sonore (merlon de 2 de haut) insuffisant car Branro surplombe la route d'au moins 8 mètres (un double rideau d'arbres serait plus judicieux).

Au stade actuel, les études ne sont pas suffisamment avancées pour déterminer avec précisions les limites d'emprise de la future route et de ses dépendances. C'est l'objet de la phase suivante des études, dites de PROJET, sur la base desquelles les emprises exactes seront définies et feront l'objet d'une enquête parcellaire avant acquisition. Le maître d'ouvrage est conscient de l'incertitude que la conduite d'un tel projet routier fait peser, de par la progressivité des études, et du gel des projets immobiliers qu'il peut impliquer. Il tâche d'apporter au plus tôt les meilleures réponses possibles et de mener le projet dans les délais les plus courts.

Dans le secteur de Branro, côté Sud de la RN164, il y a 4 habitations à protéger réglementairement. Il est prévu la réalisation de deux merlons (respectivement de 2m de haut sur 85m de long et 2m de haut sur 118m de long), encadrant un écran de 130 m de long et 3.50m de haut. Sa réalisation est nécessaire en raison du faible recul entre la RN164 et les maisons d'habitation présentes,

pour ne pas leur prélever trop de terrain avec la réalisation d'un merlon. Le surcoût d'un écran (ici évalué à 270 000 € environ) est évidemment important.

Dans la poursuite du projet, le maître d'ouvrage est disposé à examiner une solution d'acquisition des maisons plutôt que la réalisation d'un écran, si elle ne devait pas emporter un surcoût significatif. Elle implique néanmoins que l'ensemble des riverains concernés adhèrent à la démarche. La non-réalisation de la protection phonique sera néanmoins mal acceptée, car elle permettrait également d'abaisser les niveaux sonores pour 3 habitations qui n'étaient pas à protéger mais bénéficiaient d'un effet indirect positif.

Concernant les habitations n°32 et n°34 Branro qui se situent au Nord de la RN164, s'agissant d'habitations isolées, il est privilégié, ici comme sur l'ensemble des projets de l'État en Bretagne, un traitement par protection de façade, la réalisation d'une protection de type écran ou merlon présentant un coût démesuré par rapport à l'objectif de protection.

Il est également rappelé que le maître d'ouvrage est soumis à une obligation de résultats, fera des mesures de bruit après mise en service et devra apporter si nécessaire des mesures correctrices. La protection de façade sera assurée par le biais d'une isolation renforcée (et parfois des travaux sur la ventilation), prise en charge par le maître d'ouvrage.

Concernant la demande d'un rideau d'arbres pour effectuer un rôle de protections phoniques ne semble pas pertinente.

Ainsi, le manuel des bruits et études routières du SETRA de 2001 indique :

*« L'efficacité acoustique apportée par une barrière végétale que l'on interposerait entre la route et les riverains est faible, et les instruments de mesure n'enregistrent des atténuations sensibles **que pour d'importantes épaisseurs de végétation dense, continue et persistante de plusieurs dizaines de mètres.***

Mais une telle barrière peut avoir une autre utilité, dont le concepteur doit tenir compte : en masquant les ouvrages et les véhicules, elle réduit l'intrusion visuelle des infrastructures et du même coup le sentiment de gêne par rapport aux différentes nuisances qu'elle engendre.

En outre, la végétation est le siège de bruits d'origines diverses : vent dans les feuilles, oiseaux, qui créent un premier plan sonore dans lequel pourra plus ou moins se fondre le bruit du trafic. Le «rideau végétal» apparaît donc non comme un dispositif de protection contre le bruit, mais comme un complément utile à une démarche globale d'insertion.

*En revanche, une zone plantée de grande dimension (massif forestier par exemple) peut influencer notablement la propagation sonore, à la fois du fait de la nature différente du sol, de la présence du feuillage, et de la modification des profils météorologiques (vent et gradient thermique) qu'elle induit. Selon le cas, cette influence peut conduire **soit à une augmentation**, soit à une diminution des niveaux sonores. Ces effets sont cependant encore mal connus, et les modèles de prévision ne les prennent pas en compte pour l'instant. »*

Nos services centraux (CERTU et SETRA) indiquent donc que l'effet acoustique de la végétation est très marginal voire n'atténue pas le bruit et est plus lié à la perception visuelle avec impact psychologique.

→ Le Maître d'Ouvrage examinera dans les études paysagères de niveau projet s'il y a une opportunité à une plantation en marge de l'emprise routière, même si son effet sur la réduction du bruit est nul

O13- habitant 107, rue de Rennes –souhaite savoir comment se passe l'évacuation des eaux de sa propriété.

Dans le cadre des études de détail (dites de projet) après enquête publique, le maître d'ouvrage aura à recenser l'ensemble des réseaux impactés par le projet et déterminera avec les différents gestionnaires de réseaux des solutions de déplacement éventuel.

L14 – habitant 48, rue des fraîches, quelles sont les mesures anti-bruit.

Le secteur de Bodiffé sera protégé par un merlon de 360 m de long et 3 m de haut et un écran de 140 m de long et 3 m de haut également.

Selon l'étude de bruit, l'habitation concernée est soumise à des niveaux de bruit de jour, suivant les étages :

- *aujourd'hui compris entre 57,1 et 60,5 dB(A)*
- *en 2035 sans projet, compris entre 59 et 62,5 dB(A)*
- *en 2035 avec projet, compris entre 54,7 et 57,6 dB(A)*

La réalisation des protections conduit, avec un trafic plus important et une vitesse plus élevée, à un niveau de bruit à terme inférieur aux niveaux de bruit actuels. Il est rappelé qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et des mesures de bruit après aménagement seront réalisées et les mesures correctives éventuellement nécessaires apportées.

O17- demande de quelle manière sera desservie sa parcelle YA7 (cf .Plan).

Un chemin de désenclavement sera créé vers la route de Coetlogon (description en § 10.3.2 de la pièce E6, p151)

O20- demande l'achat de sa maison.

La situation d'exposition aux nuisances sonores est pré-existante à la réalisation du projet, même si celui-ci vient aggraver la situation sans pouvoir apporter une réponse totalement satisfaisante (manque de place impliquant une protection de façade plutôt qu'un merlon, un écran étant exclu par son coût).

Le maître d'ouvrage reste disposé, dans la poursuite du projet, à tout échange avec les propriétaires pour une acquisition, si les conditions n'étaient pas réunies pour parvenir à une insertion satisfaisante du projet, et sous réserve d'une maîtrise du budget de l'opération.

L'accès doit pouvoir rester possible, ou être réorganisé depuis la voie communale. Seules les études de détail de niveau projet pourront permettre de fixer plus précisément les possibilités techniques.

M22 - Couédic- Madoré Equipement – demande que l'aire de chargement entre leur bâtiment et la RN 164 soit sauvegardée dans l'état actuel.

Une rencontre avec M. Horellou, directeur de l'entreprise, a eu lieu le 15 décembre 2014 lorsque s'envisageait l'élargissement par le sud de la RN164.

Le process de l'entreprise qui emploie une centaine de personnes est le suivant : arrivée des matières premières par poids lourds, débit, montage ou prémontage de pièces, stockage puis expédition par poids lourds. Les entrées et sorties de la partie atelier s'effectuent en façade de la RN164.

La zone revêtue en enrobé située entre les bâtiments et la RN utilisée dans sa totalité en parking et en zone de manœuvre des poids lourds ne peut être réduite. Il n'est pas envisageable de céder une partie de cette zone de stationnement et de manœuvre.

Par contre pour la partie enherbée entre ce secteur enrobé et le domaine public, l'entreprise, même si elle ne semblait pas favorable à cette éventualité, accepterait de céder du terrain.

Par rapport à la contrainte d'accessibilité et à la nécessité de conserver la zone parking dans sa globalité, il convenait de s'assurer que la solution de doublement par le sud était réalisable.

L'analyse technique montre que l'élargissement par le sud rapproche la limite d'emprise à 2 m du parking (talus à 1/1), une réduction de la cunette si besoin permettrait de gagner quelques décimètres.

L'élargissement par le sud de la RN164 sur ce secteur est tout à fait compatible avec le fonctionnement de cette entreprise tel qu'actuellement.

L41 – habitant le Bos Josselin, au nord–demande que des mesures soient prévues pour limiter les nuisances sonores.

Au Nord de la RN164 au niveau du Bos Josselin, 2-3 habitations isolées sont soumises à des niveaux de bruit après projet supérieurs aux exigences réglementaires et doivent donc être protégées. S'agissant d'habitations isolées, il est privilégié, ici comme sur l'ensemble des projets de l'État en Bretagne, un traitement par protection de façade, la réalisation d'une protection de type écran ou merlon présentant un coût démesuré par rapport à l'objectif de protection. Les modèles de calcul utilisés s'appuient sur des roses de vents tenant compte des conditions météorologiques. Il est également rappelé que le maître d'ouvrage est soumis à une obligation de résultats, il effectuera des mesures de bruit après mise en service et devra apporter si nécessaire des mesures correctrices. La protection de façade sera assurée par le biais d'une isolation renforcée (et parfois des travaux sur la ventilation), prise en charge par le maître d'ouvrage. Enfin, la solution de revêtement de voirie est une fausse-bonne solution, dans le sens où les revêtements innovants et performants se dégradent plus vite et doivent être renouvelés plus fréquemment, ce que les budgets d'entretien disponibles ne permettent pas d'envisager.

L43 –possède une maison au 78, rue de Rennes demande son rachat par l'Etat.

Selon l'étude de bruit, l'habitation dont est propriétaire M.DANIEL est soumise à des niveaux de bruit de jour, suivant les étages :

- aujourd'hui compris entre 65,4 et 68,4 dB(A)*
- en 2035 sans projet, compris entre 67,3 et 70,4 dB(A)*
- en 2035 avec projet, compris entre 59,6 et 64,3 dB(A)*

La réalisation d'un écran de 225m de long et 3,5 m de haut permet donc de ramener en 2035 le bruit, avec plus de trafic et une vitesse plus élevée, nettement en dessous des niveaux sonores actuels, et en dessous des objectifs réglementaires. Il est rappelé

qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et des mesures de bruit après aménagement seront réalisées et les mesures correctives éventuellement nécessaires apportées.

L'exposition de l'habitation aux nuisances sonores est pré-existante, et de longue date, au projet routier.

Le cadre réglementaire existant ne permet pas de répondre à la demande d'indemnisation.

Le maître d'ouvrage est néanmoins conscient de l'incertitude que la conduite d'un tel projet routier fait peser, de par la progressivité des études, et du gel des projets immobiliers qu'il peut impliquer. Il tâche d'apporter au plus tôt les meilleures réponses possibles et de mener le projet dans les délais les plus courts.

L49- 9, La Bréhaudière, demande un reboisement de la zone de dépôt, de prendre en compte l'assainissement en place, la cartographie du bruit à 75 m de la façade des bâtiments, pas à 100 m.

Les intentions paysagères exprimées à ce stade du dossier seront approfondies dans les études de détail. La pente des zones de dépôts et autres merlons ne peut néanmoins être trop adoucie pour ne pas consommer trop d'emprise foncière.

Les plans du dispositif d'assainissement non collectif et les points éventuels de rejet au milieu naturel seront pris en compte. La desserte par l'assainissement collectif relève de la compétence communale et pas du présent projet.

L'observation sur la cartographie du bruit n'a pas été comprise par le maître d'ouvrage. L'habitation concernée est l'une des habitations qui a fait l'objet d'une mesure de bruit in situ pour caractériser l'ambiance initiale. Elle a ensuite fait l'objet d'une modélisation du bruit futur en s'appuyant sur les relevés topographiques de terrain.

O51 –habitant 86, rue de la liberté, quelles sont les dispositions de protection acoustique prévues.

L'habitation de M. BLANCHARD est situé en bordure immédiate du giratoire actuel de La Poterie.

Selon l'étude de bruit, son habitation est soumise à des niveaux de bruit après projet nécessitant une protection.

S'agissant d'une habitation isolée, il est privilégié, ici comme sur l'ensemble des projets de l'État en Bretagne, un traitement par protection de façade, la réalisation d'une protection de type écran ou merlon présentant un coût démesuré par rapport à l'objectif de protection.

Il s'agit d'une situation d'exposition aux nuisances sonores pré-existantes au projet.

O69, 24 la Poterie demande une étude d'impact sonore sur la maison, vérification.

Une étude d'impact acoustique a été réalisée sur tout le linéaire du projet même si toutes les habitations ne se sont pas vues équipées d'une sonde de mesure, sondes qui avaient pour objectifs de qualifier l'ambiance sonore de l'aire d'étude et de calibrer le modèle numérique utilisé par la suite pour quantifier les impacts en tous points de l'aire d'étude.

L'habitation de M. et Mme Rissel se situe au niveau de la rue de la Poterie (au sud de l'habitation n°19-20-21) et elle a bien été étudiée dans le cadre de l'étude d'impact acoustique qui ne montre pas la nécessité réglementaire de devoir protéger cette habitation. Une vérification par mesures acoustiques après réalisation des travaux sera effectuée par le MOa pour s'assurer du non dépassement des seuils réglementaires en vigueur et mettre en place de mesures correctives si ce n'était pas le cas.

L74 quelle distance entre une bretelle et sa maison.

Le MOa ne comprend pas la demande du riverain. Son habitation se situe sur la rue de la Fourchette mais au Sud de la RN164. Elle est déjà enclavée par la RN164 actuelle qui est en effet à une vingtaine de mètre de son habitation et la voirie communale qui rejoint Laurenan. Dans ce secteur, la RN164 sera a priori vers le Nord donc ne se rapprochera pas de son habitation et idem pour la voirie communale. Son habitation qui se situe déjà dans un environnement sonore défavorable profitera de protections de façades pour prendre en compte l'augmentation du trafic et du niveau de vitesses pratiquées liées au projet de mise à 2x2x voies.

Avis du commissaire-enquêteur

Demandes individuelles :

Toutes les interrogations ou les craintes exprimées ont trait au bruit, excepté quelques demandes qui réclament de la part du Moa l'achat de leurs habitations ou habitations inoccupées en raison de leur exposition au bruit.

L'étude de bruit figurant au dossier a été conduite sur l'ensemble du tronçon de la mise en 2X2 voies de la RN164. Elle s'appuie sur le recensement exhaustif de tous les bâtiments concernés et sur les mesures, sur site, qui ont été réalisées consécutivement. Pour chaque bâtiment, les données recueillies ont été croisées avec le trafic attendu, à l'horizon 2035, par simulation, afin d'estimer le niveau sonore que le projet doit prendre en compte ; c'est-à-dire les dispositions qu'il doit mettre en œuvre pour se conformer à la réglementation en la matière. Le projet prévoit concrètement :

1°-Une protection à la source du bruit :

- Par des écrans phoniques :

- Bos Josselin : L 140 ml et H 3 ml. Bodiffé : L 140 ml et H 3 ml. La fourchette : L 225 ml et H 3,50 ml. Branro sud : L 130 ml et H 3,50 ml.
- Par des merlons de terre :
 - Bos Josselin : L 82 ml et H 3,50 ml. Centre de Rééducation : L 425 ml et H 4 ml. Bodiffé : L 360 ml x H 3 ml. La Bréhaudière : L 242 ml et H 3 ml. Branro Sud : L 85 ml et H 2 ml. Branro Sud : L 118 ml et H 2 ml.
- Par des protections de façade de 20 habitations :
 - Le Meur : 2, La Ville Moisan : 2, RD1-ouest : 2, RD1-ouest-centre : 3, La poterie : 2, Les Terres : 2, Le Ridor : 1, La Fourchette : 4, Branro-nord : 2.
- Par des acquisitions foncières :
 - 1 maison habitée à la Fourchette (M. et Mme Eludut), 1 habitation au lieu-dit la Poterie, non habitée (réf. : R34, R35, R36), 1 habitation au lieu-dit les Terres (R48) non habitée, 1 habitation à Bodiffé (R31) non habitée.

Il est prévu un suivi pour vérifier que les objectifs réglementaires sont respectés et, dans le cas contraire, les adaptations nécessaires doivent être réalisées.

Les réponses du Moa sont complètes et précises et **suffisent par elles-mêmes**.

Cela étant, pour être pertinent il importe de se placer dans **l'hypothèse** où la variante **BO''** serait retenue au titre de la DUP.

Dans ce cas, il n'y aura plus lieu d'acquérir la maison de M. et Mme Eludut. Ceci répond à leurs attentes. En revanche, il y aura à acquérir l'habitation de M. et Mme Clisson, au 105, rue de Rennes, ainsi que les propriétés Jossé et Daniel au 78, 80 rue de Rennes. Ils sont tous vendeurs de ces biens très proches (les plus proches) de la RN 164.

Mais, corrélativement, dans cette hypothèse **il n'y aura pas l'obligation** réglementaire de construire **le mur antibruit**, figurant au projet et prévu en bordure de la RN164 pour limiter les bruits à la source dans cette zone. De ce point de vue une seule habitation devra alors donner lieu à une protection de type individuel, la maison référencée : 81 dans l'étude de bruit. Ce scénario réclame, à toutes fins, que soit examinée l'incidence éventuelle de la nouvelle voie par rapport aux propriétés (71 -75 -), sachant qu'il n'y aura plus de trafic devant leur façade puisque l'extrémité de la rue de Rennes sera alors une impasse.

En définitive, cette **hypothèse BO''** réunit les avantages : d'une bonne fonctionnalité des ouvrages dans leur ensemble, d'une bonne insertion urbaine de ce nouvel accès au centre, de limiter les impacts sur le quartier de la Fourchette ; et cela arrange bien les personnes les plus affectées dont les habitations sont en bordure immédiate de la RN 164 et qui pourront ainsi vendre.

8. La desserte des exploitations agricoles et des Terres agricoles.

O17- demande de quelle manière sera desservie sa parcelle YA7 (cf.Plan). **L127.1 –Groupement d'agriculteurs (10 signatures)-** Pourquoi l'absence de clôture le long de 4 voies entre le lié et le Bos Josselin ; demandent un pont de 4ml de large au Bos Josselin pour rejoindre l'ancienne rocade et Lemeur. Se rendent sur ces parcelles afin de nourrir leurs animaux et cultiver les terres. Qu'envisagez-vous pour la desserte : des voies communales actuelles entre la Poterie et la ZA du Ridor, et des parcelles qui s'effectuent directement depuis la RN164.La création de la route impacte directement le foncier agricole, quelles compensations proposées ? Sachant qu'il n'est pas envisageable de compensation financière et que la commune ni la CIDERAL n'ont de réserve foncière : 1 hectare en moins= perte de revenus, perte de droits à produire, perte d'épandage...**L127.2.** Village du Bos Josselin-(24 signatures), l'absence de Pont inacceptable et les conséquences nombreuses : perte de temps, plus de 800 kms de trajet supplémentaire pour les exploitants ; augmentation des charges malgré des compensations financières insuffisantes et temporaires, problèmes de sécurité : passage obligé des engins agricoles par l'échangeur ouest, très fréquenté et accessibilité par des routes étroites ; demandent que le Pont soit réintégré au projet. **O28-** EARL de Bodiffet : souhaiterait une voie parallèle pour aller d'un échangeur à un autre, demande des talus avec clôtures, demande un accès des champs sur la RD1. **O142** GAEC de la Ville Guyomard : l'échangeur ouest ne permet pas de desservir ses porcheries de Bos Josselin; concernant son autre site de production au village Guyomard, il y aura afflux de véhicules alors que la route ne fait que 3 ml de large. **O147** Agriculteur – Bos Josselin – quelles sont les protections pour le traitement du Bruit, qu'il y ait un pont agricole. **LAU. 02-** agriculteur sur Laurenan, dont certaines parcelles sont concernées par l'emprise de la DUP, des pâturages de vaches laitières. La perte de surface impacte rapidement l'équilibre de l'exploitation, si perte de surface, nécessité de prévoir une compensation de surface.

Réponses MOa :

O17- demande de quelle manière sera desservie sa parcelle YA7 (cf. .Plan).

Un chemin de désenclavement sera créé vers la route de Coetlogon (description en § 10,3,2 de la pièce E6)

(observation déjà faite par les propriétaires pendant la concertation de 2014)

L127.1 –Groupement d’agriculteurs (10 signatures)-Pourquoi l’absence de clôture le long de 4 voies entre le lié et le Bos Josselin ; demandent un pont de 4ml de large au Bos Josselin pour rejoindre l’ancienne rocade et Lemeur. Se rendent sur ces parcelles afin de nourrir leurs animaux et cultiver les terres. Qu’envisagez-vous pour la desserte : des voies communales actuelles entre la Poterie et la ZA du Ridor, et des parcelles qui s’effectuent directement depuis la RN164.La création de la route impacte directement le foncier agricole, quelles compensations proposées ? sachant qu’il n’est pas envisageable de compensation financière et que la commune ni la CIDERAL n’ont de réserve foncière : 1 hectare en moins= perte de revenus, perte de droits à produire, perte d’épandage...

Il est bien envisagé de grillager l’intégralité de la 4 voies par une clôture pour éviter la divagation de la faune sauvage et domestique. Voir réponse MOa sur la « Demande d’un pont agricole à Bos Josselin » ci-dessus.

L127.2. Village du Bos Josselin-(24 signatures), l’absence de Pont inacceptable et les conséquences nombreuses : perte de temps, plus de 800 kms de trajet supplémentaire pour les exploitants ; augmentation des charges malgré des compensations financières insuffisantes et temporaires, problèmes de sécurité : passage obligé des engins agricoles par l’échangeur ouest, très fréquenté et accessibilité par des routes étroites ; demandent que le Pont soit réintégré au projet.

Voir réponse MOa sur la « Demande d’un pont agricole à Bos Josselin » ci-dessus.

O128- EARL de Bodiffet : souhaiterait une voie parallèle pour aller d’un échangeur à un autre, demande des talus avec clôtures, demande un accès des champs sur la RD1.

L’itinéraire de substitution est très bien assuré dans ce secteur soit par la Rocade de Plémet soit par les VC parallèles à la RN164 à l’Est.

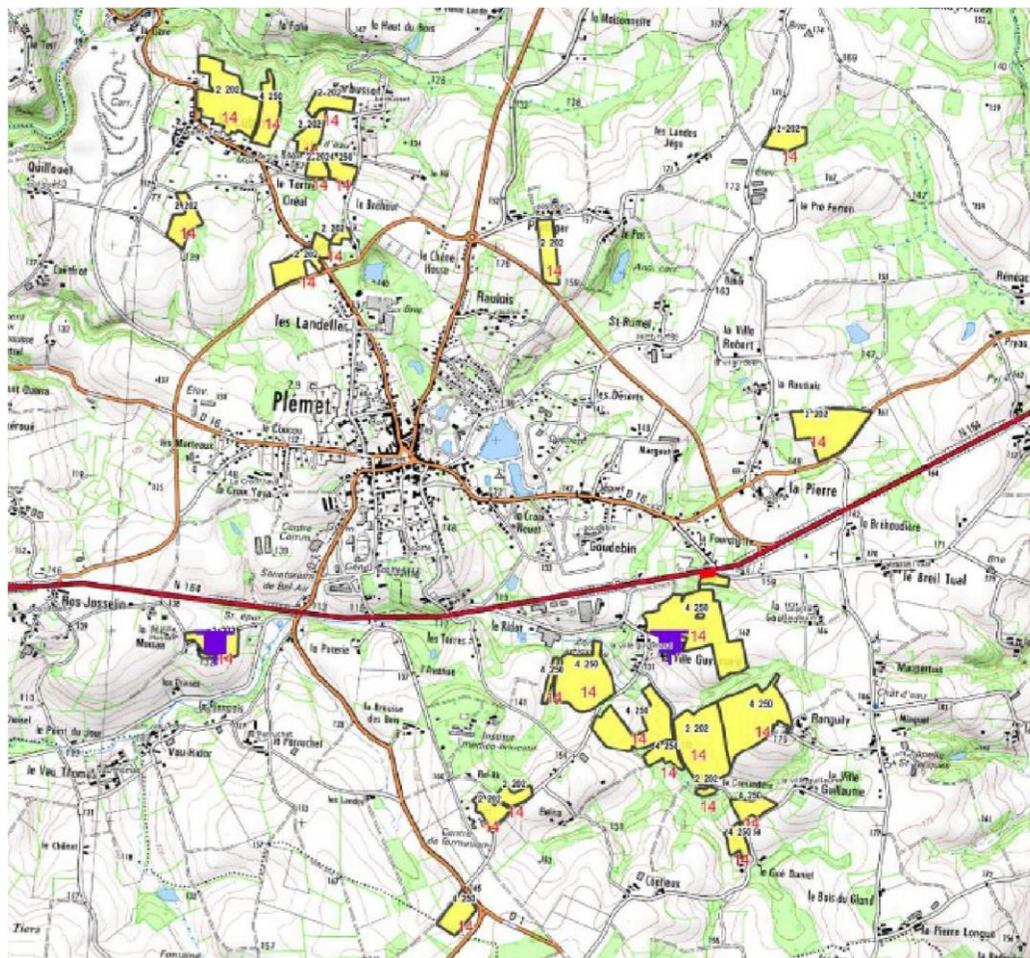
Il est bien envisagé de grillager l’intégralité de la 4 voies par une clôture ne permettant pas le passage de la petite et grande faune ni du bétail.

LE MOa s’engage à ce qu’aucune parcelle agricole ne soit enclavée ni pendant la réalisation des travaux ni après la réalisation du Projet

O142 GAEC de la Ville Guyomard : l’échangeur ouest ne permet pas de desservir ses porcheries de Bos Josselin; concernant son autre site de production au village Guyomard, il y aura afflux de véhicules alors que la route ne fait que 3ml de large.

Pour se rendre de son siège à la Ville Guyomard à son site près de Bos-Josselin l'exploitant, qui verra en effet son accès à la RN164 interdit comme pour tous les engins lents, utilisera les voiries communales pour rejoindre la RD1 jusqu'à la Poterie en finissant par un petit linéaire de voirie communale.

Concernant l'afflux de véhicules sur la voirie communale à la Ville Guyomard, le MOa considère que la situation après projet sera quasiment identique à celle rencontrée actuellement avec un « afflux » de quelques véhicules supplémentaires pour les quelques hameaux au Sud de la Ville Guyomard qui rejoindront l'échangeur Est.



Exploitation GAEC de la Ville Guyomard O147 Agriculteur – Bos Josselin – quelles sont les protections pour le traitement du Bruit, qu'il y ait un pont agricole.

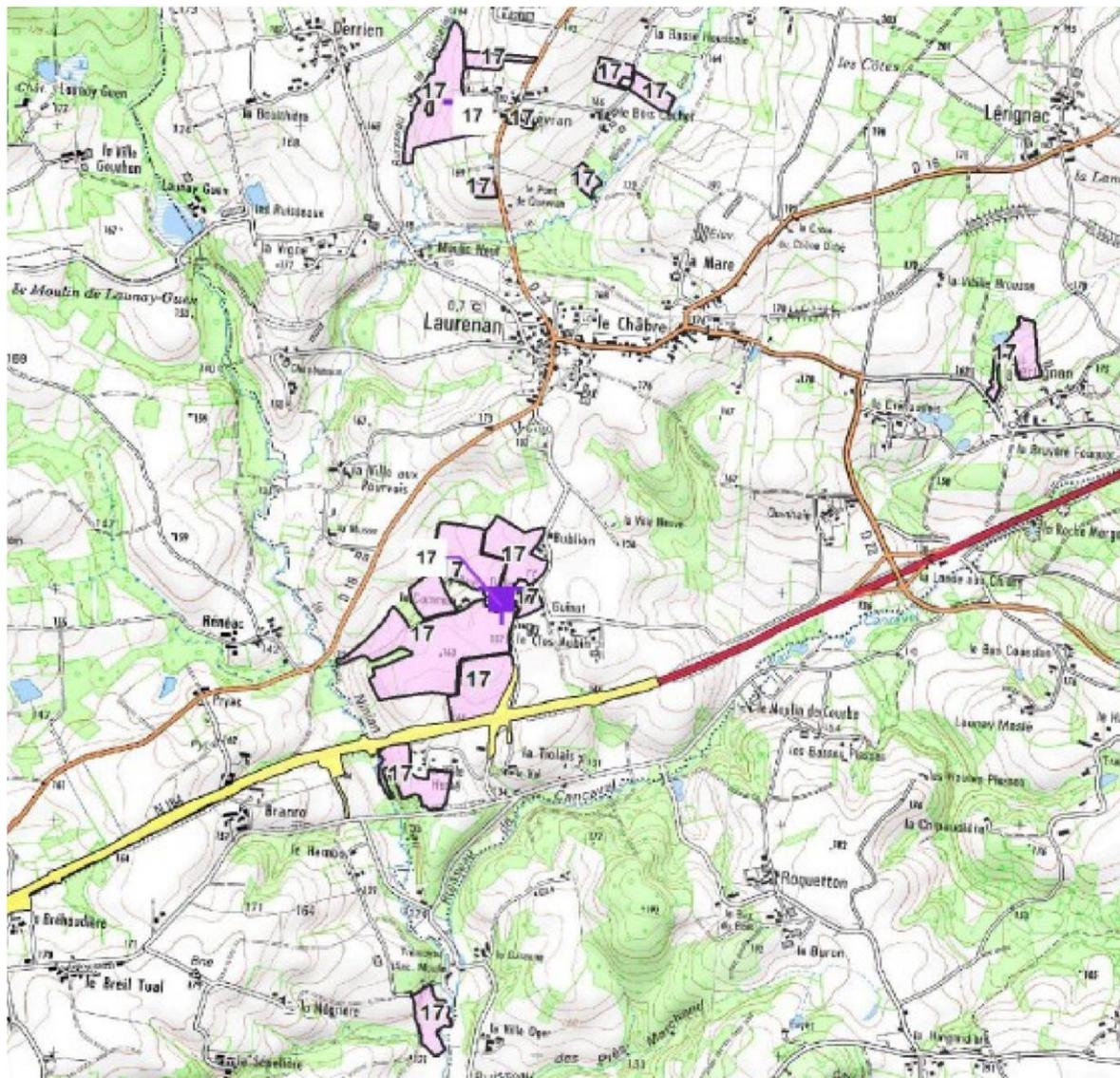
L'étude d'impact acoustique a bien identifié le besoin de protéger les habitants du hameau de Bos-Josselin contre le bruit. La protection prévue permettra de respecter les seuils réglementaires et surtout d'avoir un niveau de bruit en 2035 après réalisation du projet bien moins important qu'aujourd'hui (par exemple 66,4dB pour l'habitation n°7 actuellement mais 58,1db en 2035 après réalisation du projet routier et des protections acoustiques associés.

La protection phonique consiste en :

- Un écran absorbant H=3m/RN – L=140m, positionné au maximum à 3.25m du bord de chaussée*
- Un merlon H = 3.50m/RN – L=82m, dont la crête est positionnée au maximum à 8m du bord de chaussée*

LAU. 02- agriculteur sur Laurenan, dont certaines parcelles sont concernées par l'emprise de la DUP, des pâturages de vaches laitières. La perte de surface impacte rapidement l'équilibre de l'exploitation, si perte de surface nécessité de prévoir une compensation de surface.

M. Billard est exploitant agricole Bio représentant le GAEC « Les Pieds dans l'herbe » avec des élevages de vaches laitières et de volailles. Il exploite actuellement 50 ha au Nord de la RN164 et 7ha au Sud de la RN164. L'élargissement par le Nord de la RN164 impacte environ 1ha de surface agricole (soit à peine 2 % de sa SAU). Son exploitation est déjà actuellement coupée en 2 par la RN164 et il utilise une bétailère pour faire traverser ses vaches. En dehors de l'emprise de 1ha du projet routier sur ses terres, le projet de mise à 2 x2 voies sur place de la RN164 ne modifiera pas le fonctionnement de son exploitation et il bénéficiera notamment d'un ouvrage de franchissement de la RN164 à la Tiolais, à proximité immédiate de son exploitation. Il bénéficiera d'une indemnisation financière pour le 1ha d'emprise du projet routier mais si des réserves foncières étaient effectuées prochainement dans ce secteur par la SAFER pour le compte du MOa, ce dernier pourrait étudier la possibilité de le compenser par de nouveaux terrains.



Exploitation Ludovic BILLARD – GAEC « Les pieds dans l’herbe »

Avis du commissaire-enquêteur

Chaque observation a donné lieu à une réponse individualisée précise qui n'appelle pas de commentaires.

9. Le passage grande faune

06- demande que le passage soit mis au village Branro, à la jonction entre Branro nord et Branro sud.

Réponse MOa : Le MOa ne retrouve pas cette demande dans l'observation n°6.

Avis du commissaire-enquêteur

Sa référence ne s'avère pas exacte. Cela étant cette remarque a été bien formulée.

Ce passage « grande faune » se fait au niveau du franchissement par la RN 164 du cours d'eau le Ninian. Il permet d'assurer la continuité du corridor écologique. L'ouvrage hydraulique actuel, inadapté, sera remplacé par un nouveau pont de 12 m de largeur sur 4 de hauteur, avec une large banquette facilitant outre le transit de la grande faune les échanges biologiques de part et d'autre de la RN 164. Cet ouvrage répond aux prescriptions du Schéma Régional de Cohérence écologique.

10. Le passage inférieur Le Val - Laurenan

L130-LAU L02- Mme Le Maire de Laurenan demande que la hauteur de passage de 4,10 soit porté à 4,85m de hauteur. **LAU O1** Exploitant– demande que le passage ait 4,20 m de hauteur voire plus.

Réponses MOa :

Les gabarits routiers retenus pour les ouvrages d'art dans les projets routiers bretons de l'Etat sont :

- passage inférieur sous RN : 4,30m + 0,10m pour les rechargements de chaussées d'entretien à venir = 4,40m*
- passage supérieur sur RN et sur les autoroutes françaises en général : 4,85m.*

Dans le cas présent, le PIS qui rétablit une voie communale entre les hameaux du Clos-Aubin et La Tiolais aura bien un gabarit normal de 4,40m de hauteur.

Avis du commissaire-enquêteur

Le passage inférieur aura un gabarit normal de 4,40 mètres de hauteur, ceci est conforme et permet aux engins agricoles de passer.

IV – Conclusion du commissaire-enquêteur

Je soussigné, **Raymond LE GOFF, commissaire enquêteur**, désigné par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes par décision en date du 12 Octobre 2016;

Vu l'arrêté de Monsieur Le Préfet des Côtes-d'Armor en date du 24 octobre 2016.

Vu les avis au public par voie de presse;

Vu les affichages effectués sur le terrain ;

Vu la large publicité qui a été faite autour de ce projet ;

Vu les pièces du dossier soumis à l'enquête publique;

Vu le avis des instances institutionnelles et de l'autorité environnementale;

Vu les observations recueillies, les propositions et les contre-propositions formulées ;

Vu le rapport établi pour rendre compte du déroulement de l'enquête publique.

Compte-tenu des trois parties développées ci-dessus :

- **La partie généralité : le contexte général,**
- **L'appréhension du projet de mise en 2x2 voies de la RN164,**
- **L'analyse des observations confrontées aux réponses du Maître d'Ouvrage,**

Et des avis que j'ai formulés dans le cadre de cette analyse par rapport au projet, tel qu'il a été soumis au débat public, aux critiques dont il a fait l'objet et, enfin, vis à vis des contributions auxquelles il a donné lieu.

Compte-tenu de l'importante participation du public à l'enquête publique et de son travail de controverse démocratique.

Considérant que ce projet vise à poursuivre, étape après étape, l'achèvement de la mise en 2x2 voies de la RN164, infrastructure routière dorsale de la Bretagne et dont l'utilité est partagée plutôt unanimement.

Considérant sa vocation d'aménagement du territoire au travers de son fil conducteur tissant des liaisons pour le désenclavement du Centre-Bretagne et confortant l'armature de la Région en général sur le plan de ses différentes solidarités économiques, sociales et culturelles.

Considérant qu'il est retenu le principe d'un aménagement sur place de la RN164 pour sa mise en 2x2 voies.

Considérant que l'aménagement sur place, tel qu'il est décrit, prend en compte les enjeux socio-économiques et environnementaux : en matière socio-économique, l'ordonnancement des différents pôles urbains et leurs influences réciproques, notamment pour les migrations journalières qu'elles génèrent dans la relation travail/service/domicile ; en matière environnementale, en préservant les zones humides ou en les compensant, en assurant les

continuités hydrauliques et les continuités écologiques, en organisant le passage des grandes faunes, en effectuant le traitement des eaux pluviales par des bassins de décantation, judicieusement répartis et pouvant à l'occasion exercer la rétention des pollutions accidentelles sur la 2x2 voies.

Considérant que le projet intègre une dimension paysagère élaborée.

Considérant qu'il y a lieu de s'attacher plus spécifiquement à la manière dont le tronçon de Plémet³ est configuré.

Considérant, en effet, que les deux ouvrages majeurs que sont l'échangeur Ouest « La Ville Moisan » et l'échangeur Est « La Fourchette » ont été implantés au plus près des entrées historiques de l'agglomération de Plémet ; que ce parti d'aménagement vise à resserrer son tissu urbain et à réinitialiser les fonctionnalités préexistantes ; que ce parti est économe en consommation de terres agricoles ; qu'il est lisible en termes d'organisation de l'espace et qu'il procède de la volonté d'affirmer le caractère de pôle urbain de Plémet.

Considérant que l'échangeur Ouest « La Ville Moisan » permet d'établir les liaisons fonctionnelles nécessaires avec le centre de Plémet et d'assurer la desserte des terres agricoles de part et d'autre de la RN164, ainsi que de raccorder les routes départementales Nord/Sud.

Considérant que la demande de réalisation d'un pont agricole au Bos Josselin ne trouve pas de justification en raison de la proximité immédiate de l'échangeur ouest; qu'aucun bovin ne traverse présentement la RN164 (ce qui est impossible) ; que l'accompagnement de la commune, tel que proposé par le maître de l'ouvrage, pour mettre à niveau sa voirie, est en l'espèce le facteur essentiel permettant le déplacement aisé des engins agricoles.

Considérant, en revanche, que la construction du Pont de la Poterie vient bousculer l'inscription de l'échangeur ouest dans le paysage et qu'un tel ouvrage a pour effet de générer des inconvénients notables pour le Centre de Rééducation alors même que la continuité des flux de la RD1 par l'échangeur ne rencontre pas de controverses rédhibitoires tenant au trafic concerné ; qu'il va à l'encontre de la préoccupation du resserrement urbain visé.

Considérant, par contre, qu'il serait judicieux de prévoir une passerelle enjambant la RN164 pour les piétons, voiturettes, vélos, vélomoteurs... dans le prolongement de la route de Belna, pour longer ensuite la propriété Nouette, dans le but de raccorder physiquement le lieu-dit Belna, où se trouvent implantés l'IME et le CAT dont les usagers et le personnel effectuent des allers-retours journaliers avec le centre urbain de Plémet où ils résident pour la plupart.

Considérant que l'échangeur Est, dans son implantation prévue, permet de conjuguer la desserte de la zone artisanale du Ribor, tant au Sud qu'au Nord et d'induire le renforcement structurel de

³ Dossier complet – commune de Plémet 22183 – Insee.

leur voirie respective, d'organiser toutes les entrées et les sorties de la RN 164 ainsi que de distribuer utilement les flux.

Considérant, cependant, que le barreau nord du giratoire nord engendre un bouleversement du tissu du hameau de la Fourchette, préjudiciable à ses habitants.

Considérant que la contre-proposition (variante BO') visant à lui substituer une anse allant du giratoire Nord pour rejoindre la rocade Est, au carrefour de Laurenan, permet de contourner le hameau en longeant la 2x2 voies, tout en positionnant un rond-point au bout de la rue de Rennes.

Considérant que dans ce cas la circulation continue à emprunter la rue de Rennes avec son trafic et les nuisances résultant des manœuvres s'opérant au rond-point.

Considérant la proposition du Maître de l'Ouvrage -variante BO''- qui tout en conservant cette anse, d'un seul tenant jusqu'à la rocade, trace une voie partant du giratoire Nord pour aboutir sur la rue de Rennes, en face de la route de Laurenan.

Considérant que cette solution offre l'avantage d'opérer un foisonnement des flux de circulation depuis l'échangeur vers la rocade d'une part et, vers le centre de Plémet, d'autre part ; qu'elle décharge l'extrémité de la rue de Rennes de la circulation de transit (venant du rond-point dans l'autre hypothèse).

Considérant que les variantes BO' et BO'' (qui vient d'être évoquée) nécessitent de raser deux immeubles bâtis situés tout près de la RN 164, dont les propriétaires demandent au Maître d'Ouvrage de les acquérir quoi qu'il en soit.

Considérant que la réalisation du passage inférieur sous la RN 164 à Laurenan (avec une garde de 4,40 ml) maintient la desserte entre la partie Nord et Sud de ce territoire.

Considérant que les nuisances sonores, sur l'ensemble du tronçon, sont prises en compte et qu'il est explicitement prévu un suivi des obligations et des engagements pris en la matière.

Considérant que les préoccupations agricoles sont prises en compte et que les relations avec le monde agricole devront continuer à se faire tout au long de la mise au point du projet, durant les études de détails, et pendant la conduite opérationnelle du chantier.

Considérant, sur un plan général, que la démarche du Maître d'Ouvrage s'appuie sur les trois principes suivants : l'aboutissement d'un projet techniquement fiable, économiquement soutenable et socialement acceptable.

Considérant, secondairement, que le projet s'accompagne de mesures de classement et de déclassement de voirie entre l'Etat, le Département des Côtes-d'Armor et les communes de Plémet et de Laurenan, lesquelles sont fondées sur des principes qui permettent, le cas échéant, d'effectuer les corrections nécessaires.

Ayant tout considéré :

J'émet un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise en 2X2 voies de la RN 164, sur le secteur de PLEMET avec cependant:

Deux réserves:

- **L'abandon du projet de construction d'un Pont à la Poterie.**
- **Le renoncement à réaliser le barreau Nord – du giratoire Nord de l'échangeur Est - tel que prévu au dossier à l'enquête.**

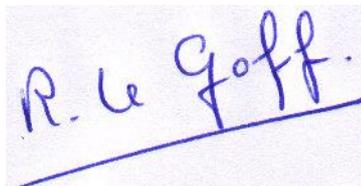
Et deux recommandations:

- **De réaliser une passerelle au-dessus de la RN 164 pour relier le secteur de BELNA (L'IME/CAT) au centre de PLEMET.**
- **D'opter pour la solution de la variante BO'' (dernière version) pour le giratoire Nord de l'échangeur Est.**

J'émet, secondement, concernant le dispositif de classement et de déclassement de voirie un avis favorable.

Fait à Saint-Brieuc Le 09 Février 2017.

Le Commissaire-enquêteur,

A handwritten signature in blue ink that reads "R. Le Goff." The signature is written over a horizontal blue line.

Raymond LE GOFF

Destinataires :

M. Le Préfet des Côtes-d'Armor.

M. Le Président du Tribunal Administratif de Rennes

Diffusion : Diffusion : Une copie du rapport sera adressée par le Préfet au responsable du projet (La DREAL), en mairie de Plémet et de Laurenan, à la Sous-Préfecture de Dinan, pour y être tenue à la disposition du public, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête. Ce rapport et la partie avis et conclusions – seront consultables sur le site internet de la Préfecture des Côtes d'Armor : WWW.cotes-darmor.gouv.f. (rubrique publication/enquêtes publiques).

