

### V.1.3.5. Impacts sur le développement de l'urbanisation

*Le présent paragraphe répond aux exigences du R.122-5-III premier tiret du Code de l'Environnement (analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation).*

#### V.1.3.5.1. À l'échelle du Pays du Centre Ouest Bretagne

D'une manière générale, les nouvelles infrastructures ne font que renforcer les tendances existantes, ainsi, on peut supposer que l'aménagement de la RN164 aura un effet bénéfique sur le plan démographique et ainsi sur l'accueil de jeunes ménages (solde migratoire).

En permettant une diminution des temps de parcours mais également un gain de confort, la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen permettra de faciliter l'accès aux pôles d'emplois de Brest et Quimper notamment.

Ainsi, les jeunes couples qui aspirent aujourd'hui à s'implanter dans un cadre moins urbain ou l'accession à la propriété devient possible au regard de leurs ressources pourraient s'installer sur le territoire.

Dans un contexte de relative fragilité démographique, ce projet est un atout car il permettra de limiter l'exode des populations vers les pays limitrophes.

Toutefois, il est peu probable qu'à court terme, ce projet ne conduise à l'ouverture de nouvelle zone à l'urbanisation, il facilitera plutôt le développement de celles existantes.

Le Pays Centre-Ouest Bretagne a mené une réflexion prospective depuis 2006 à la suite de la réalisation du diagnostic territorial. Les seuils critiques de densité de population du Pays rendent très difficile le maintien des services et des commerces. La population vieillissante rejoint les bourgs et les villes bien équipées. Ces constats entraînent une moindre attractivité du territoire.

L'aménagement de la RN164 présente des enjeux forts pour le territoire du Centre-Ouest Bretagne notamment sur l'attractivité, pour les entreprises et les résidents, des espaces situés à proximité de la RN 164 (renforcement des communes traversées par la RN164, (re)localisation des activités).

A court terme, le projet ne conduira pas à développer de nouvelles zones d'activités mais évitera les délocalisations pour celles qui ne sont pas munies d'une infrastructure attractive.

A plus long terme, le projet peut aider le Pays du Centre Bretagne à développer les zones d'activité existantes.

#### V.1.3.5.1. À l'échelle de la zone d'étude

Lors de la création d'une nouvelle infrastructure, il existe un risque de voir se développer une urbanisation non maîtrisée de part et d'autre de celle-ci.

Toutefois, dans le cas présent, le projet est en réflexion depuis de nombreuses années. Ainsi, les élus ont pu anticiper cet aménagement au travers de leurs documents d'urbanisme.

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

Le développement des zones d'activités autour des projets d'infrastructure est souvent lié à la présence d'échangeurs. Le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen prévoit 2 points d'échange :

- Un point d'échange sur la commune de Glomel, entre la RD3 et la RD87. La commune de Glomel ne dispose pas de document d'urbanisme et donc aucune zone de développement d'activités n'est précisée. Toutefois, le parc d'activités de Gopéren se situe à proximité de l'échangeur et sera donc toujours attractif.
- Un point d'échange sur la commune de Rostrenen, au droit de la RD790. La commune de Rostrenen a prévu des possibilités de développement économique dans ce secteur, ainsi que la commune de Plouguernevel, proche de cet échangeur (Parc d'activité de Kerjean-La Garenne à Rostrenen).

Dans la mesure où la mise à 2x2 voies de la RN164 entraînera une suppression des accès directs à la RN164, il est peu probable de voir se développer ponctuellement de petites zones d'activités.

Ainsi, le projet devrait conforter les zones d'activités existantes. Il contribue à un développement de l'urbanisation en cohérence avec les documents d'urbanisme.

Toutefois, sur la commune de Plouguernevel, une zone d'urbanisation future est coupée en deux et la partie nord ne pourra pas être desservie depuis la commune de Plouguernevel et difficilement depuis la commune de Rostrenen. Il semble donc que l'implantation de cette zone d'urbanisation future soit remise en cause par l'aménagement de la RN 164. Seul le tiers sud pourra constituer une zone d'activité correctement desservie.

Notons que la partie nord de la zone d'activités de Plouguernevel avait été imaginée au regard de la solution d'échangeur de l'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI), qui prévoyait un barreau routier entre la RD790 et la RN164 à cet endroit, qui n'est plus de mise dans la solution actuelle

Le projet ne remettra toutefois pas en cause l'urbanisation future de Plouguernevel, dans la mesure où la zone d'activités actuelle peut être agrandie, en cas de fort développement, dans sa partie est, en bordure de la RN 164, sur des terrains présentant une moindre sensibilité écologique que ceux pressentis initialement.

## V.2. Les activités agricoles

*Source : Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor – Etude d'impact agricole RN164, avril 2014 (rapport présenté en annexe).*

D'après l'étude agricole menée par la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor, 19 exploitations sont susceptibles de subir un préjudice (plus ou moins important) lié à la réalisation de l'ouvrage.

Les surfaces impactées présentées ci-après peuvent différer légèrement de l'étude agricole présentée en annexe, en raison de l'ajustement du tracé réalisé ultérieurement à cette étude, ainsi que la prise en compte des emprises travaux, incluant les zones de dépôts de matériaux notamment.

Les cartes suivantes localisent les sièges et le parcellaire des exploitations concernées.

En phase travaux, les exploitants agricoles pourront être concernés par des déviations ponctuelles. S'agissant d'un projet réalisé en tracé neuf, la gêne devrait néanmoins être très limitée car les

rétablissements des voiries secondaires et les itinéraires de substitution seront réalisés en général préalablement aux travaux de la section courante.

### V.2.1. Emprise foncière

Le nouveau tracé de la RN 164 et les aménagements associés (échangeur, aire de repos...) impactent les surfaces agricoles du secteur. En effet environ **49 ha** seraient consommés par la réalisation de la 2 X 2 voies (sont prises en compte uniquement les parcelles déclarées dans les SAU des exploitations, excluant les boisements, les jardins, le bâti, ... Cf. cartes des parcelles agricoles impactées).

Les impacts par exploitation vont de 0 ha 40 jusqu'à presque 9 ha, ce qui peut correspondre à plus de 10% de la SAU.

DENOMINATION	IMPACT	% SAU
BOURNOT Michel	1.8	2.8
BURLOT Jean-Yves	2	1.7
EARL BUGUELLOU	2.5	2
EARL DE KERANGAL	1	1.3
EARL DE LA PIERRE BLANCHE	1.1	2
EARL DE TOUL COAT	7.3	6
EARL GABRIEL PHILIPPE	0.4	0.5
EARL KERHUEL	8.9	10.4
EARL LE YOUDEC	0.6	0.5
GFA SELPAN	5.9	8.6
LE BER Christian	3.5	4.7
LE MAITRE Monique	2.7	9
LE MAITRE Rolande	4.8	3.9
SCEA CORBEL	0.8	1.1
SCEA DE KERMARQUER	0.5	0.4
SCEA ECURIE TROADEC	2.5	3.2
SCEA LE BIHAN PHILIPPE	2	4.8
SCEA SIMON JEAN CLAUDE	1.6	8.4
VAN LANGEN Jacobus	4.1	5.5

### V.2.2. Plan d'épandage

La perte de foncier va impacter, de manière plus ou moins importante, les plans d'épandages des exploitations concernées. Sur les 19 exploitations concernées, 18 ont des productions animales et ont donc un plan d'épandage sur leurs terres. Sur ces 18 exploitants, 4 considèrent que la perte de surface remettra en cause le respect de normes environnement. Cela signifie que, si une compensation foncière n'est pas proposée, elles devront diminuer leur production ou mettre en place un système de traitement.

La viabilité économique de leur exploitation peut donc être remise en cause. Ces exploitations sont :

- BURLOT Jean-Yves
- EARL de Kerhuel
- LE MAITRE Monique

- GFA SELPAN

A noter que pour les autres exploitations, même si le respect de normes environnement n'est pas remis en cause, les exploitations auront des frais de mise à jour de leur dossier de plan d'épandage auprès de l'administration.

### V.2.3. Enclavement des parcelles

Le nouveau tracé de la RN 164 et les aménagements associés (échangeurs, aire de repos...) ont des impacts aussi sur le parcellaire avoisinant le projet.

En effet, la mise en place de l'ouvrage viendra supprimer l'accès à certaines parcelles.

Environ **15 ha** serait dans ce cas de figure :

DENOMINATION	Enclavement parcelle
SCEA LE BIHAN PHILIPPE	0.2
EARL GABRIEL PHILIPPE	0.75
EARL LE YOUDEC	14

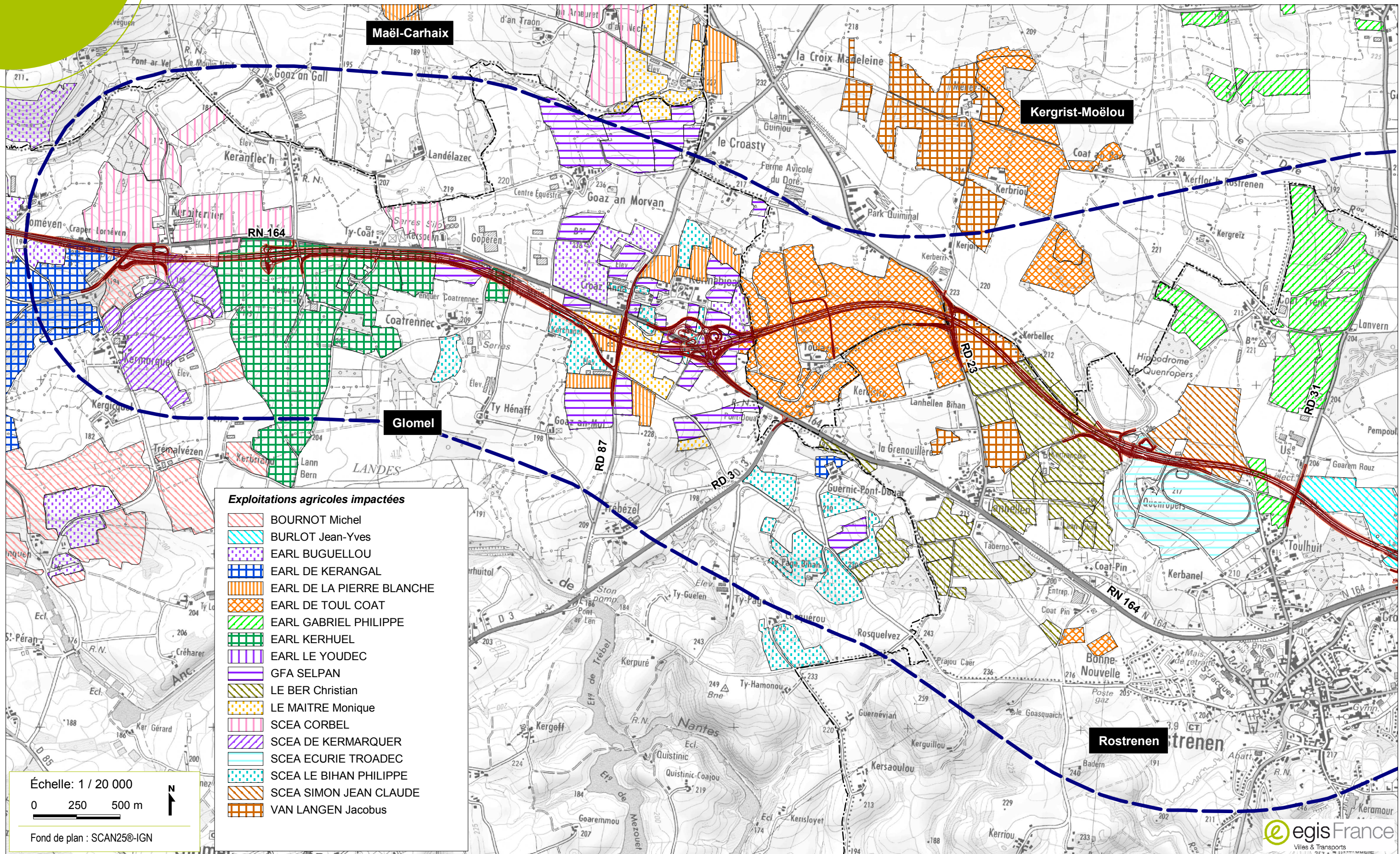
A noter que la plupart des enclavements peuvent, selon les exploitants, facilement être résolus avec la création de nouveaux accès.

Parcelles enclavées (en bleu)



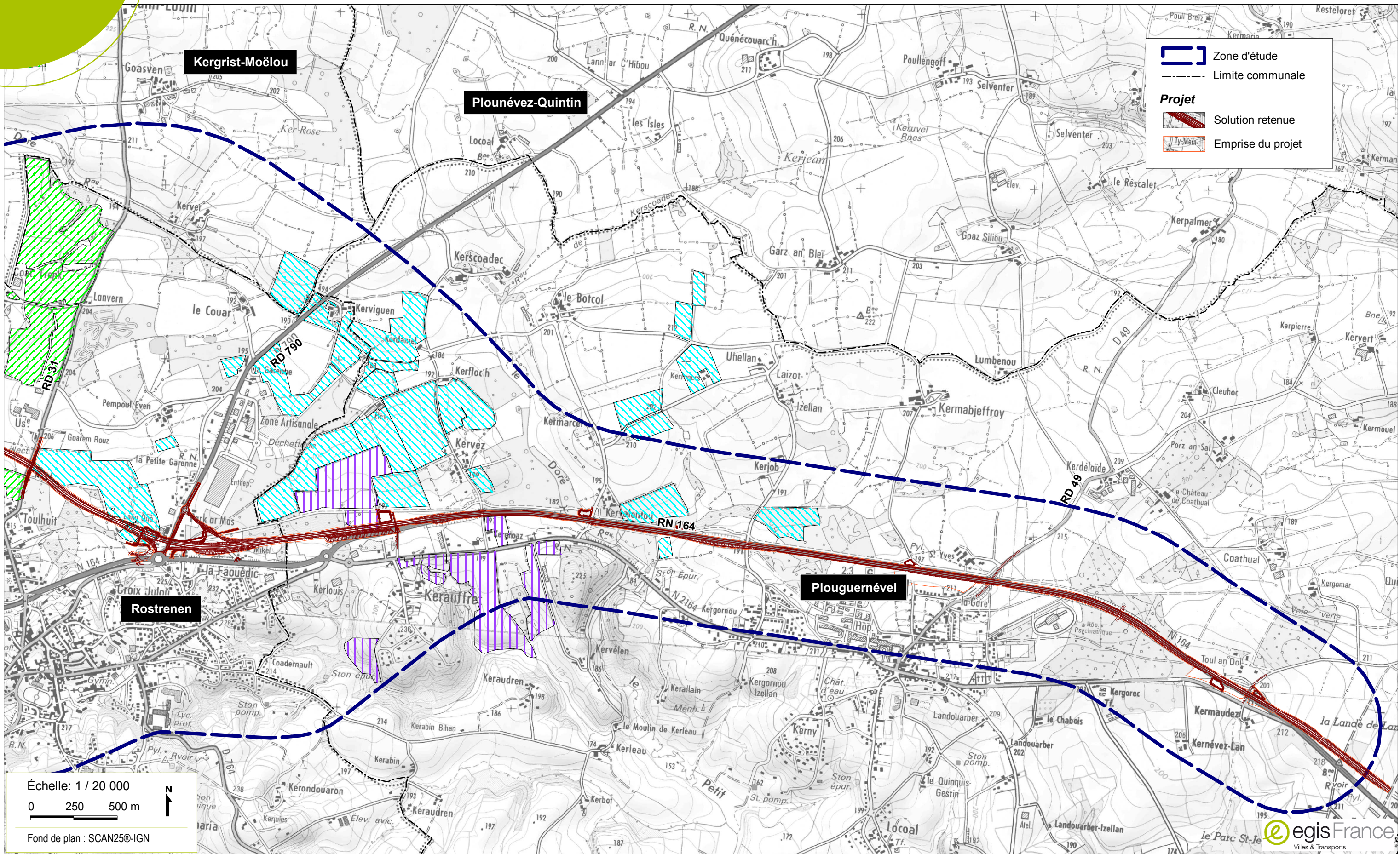


# Exploitations agricoles et solution retenue (1/2)



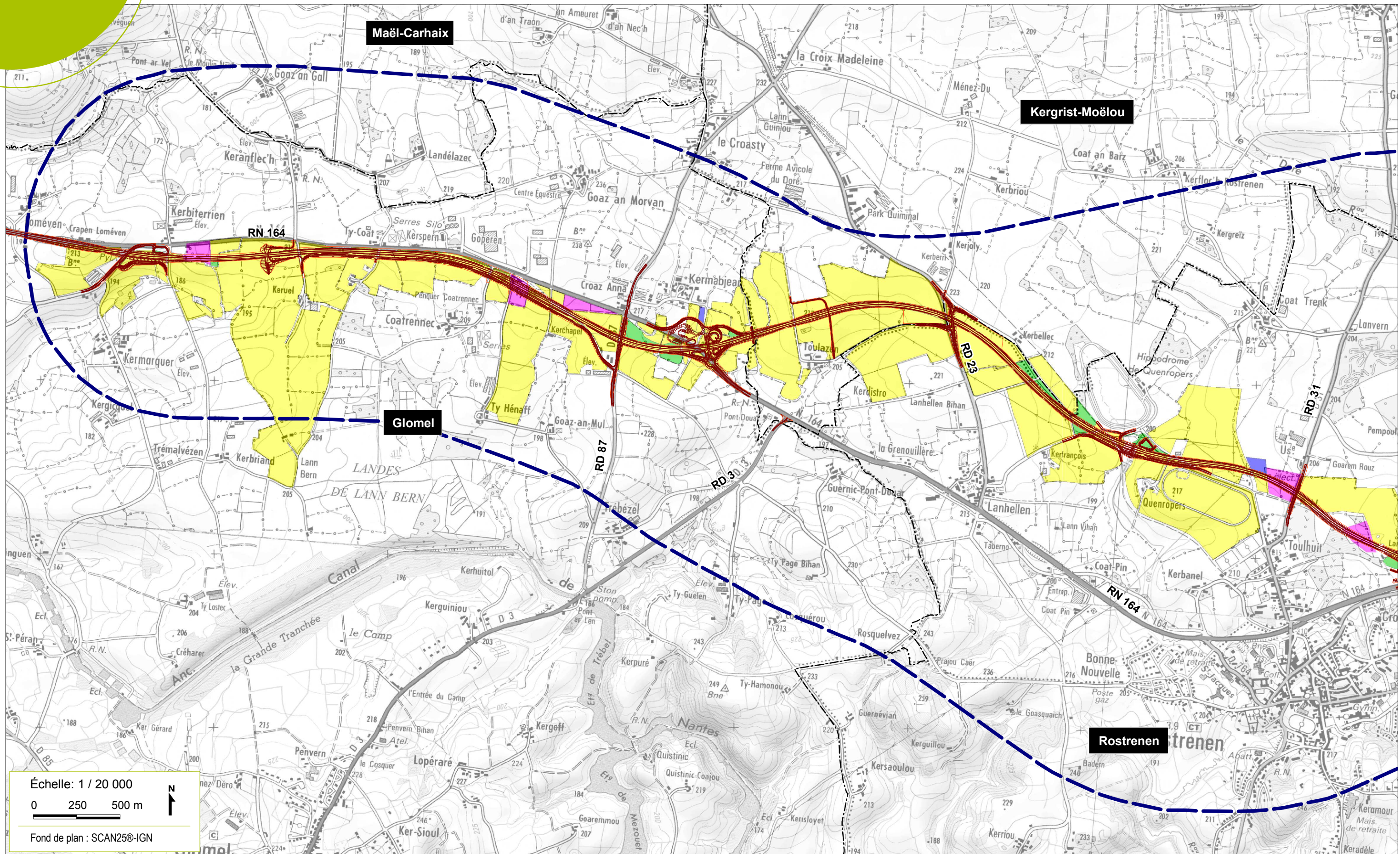


# Exploitations agricoles et solution retenue (2/2)



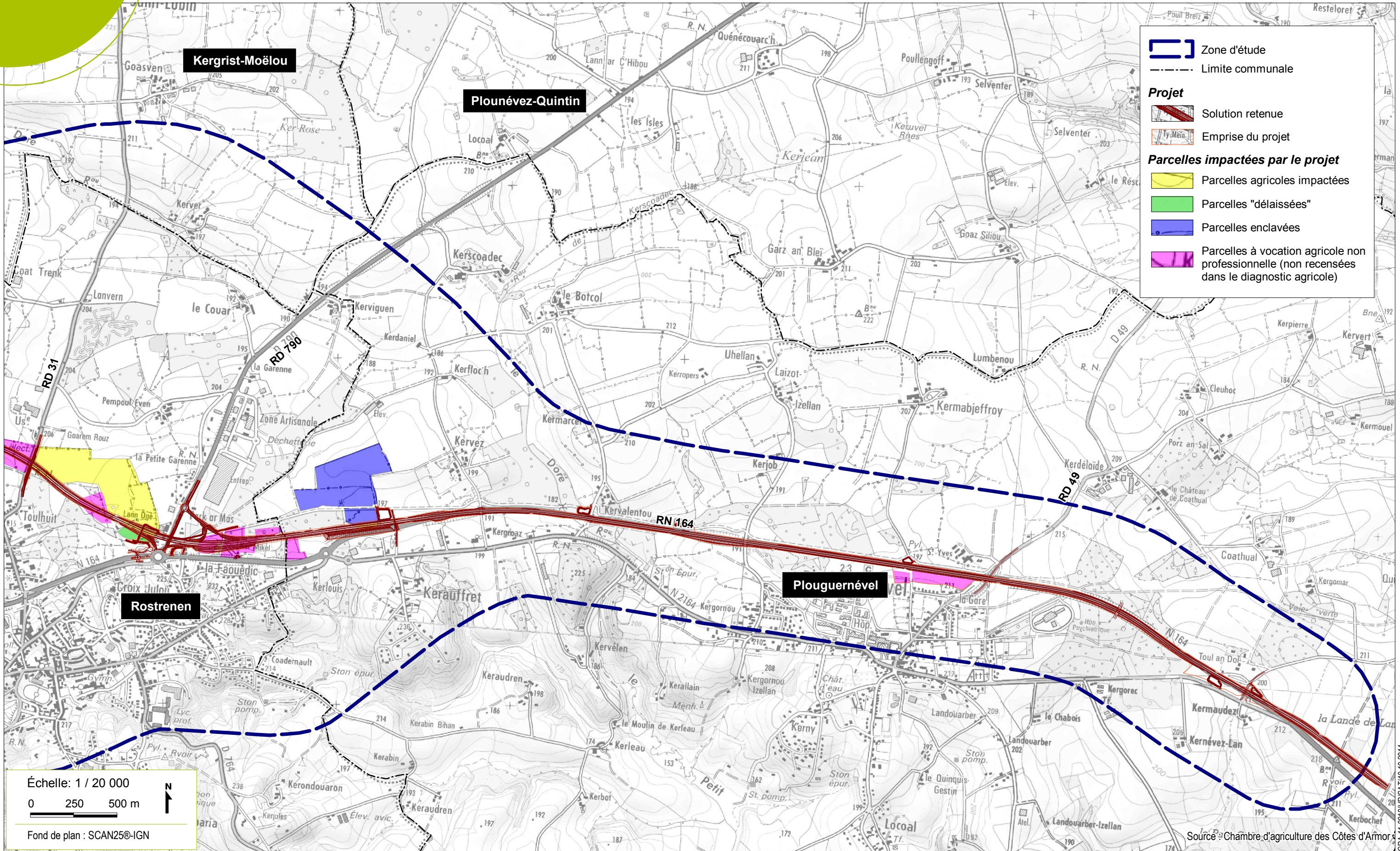


# Parcelles agricoles impactées par le projet (1/2)





# Parcelles agricoles impactées par le projet (2/2)



**Zone d'étude**  
 - - - - - Limite communale

**Projet**  
 [Red line with cross-hatch] Solution retenue  
 [Orange line with cross-hatch] Emprise du projet

**Parcelles impactées par le projet**  
 [Yellow box] Parcelles agricoles impactées  
 [Green box] Parcelles "délaisées"  
 [Blue box] Parcelles enclavées  
 [Pink box] Parcelles à vocation agricole non professionnelle (non recensées dans le diagnostic agricole)

Échelle: 1 / 20 000  
 0 250 500 m  
 N  
 Fond de plan : SCAN25@-IGN

Source : Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor

GRA-11-0010VRSAT10\_10.2014



## V.2.4. Les allongements de parcours

La mise en place de la nouvelle RN 164 va engendrer des allongements de parcours à un petit nombre d'exploitation.

A noter que dans le secteur de la zone d'étude la plupart des exploitations n'auront pas le besoin de traverser le futur axe pour rejoindre leur parcellaire, cela signifie que leur siège et leur parcellaire se retrouvent du même côté.

### Mesures d'évitement

La réalisation d'une étude spécifique confiée à la chambre d'agriculture des Cotes d'Armor a permis d'avoir un diagnostic exhaustif de l'activité agricole présente sur la zone d'étude et d'éviter lors de la conception de l'ouvrage les secteurs les plus sensibles.

Ce diagnostic s'est poursuivi par des rencontres individuelles afin de mesurer sur chaque exploitation les impacts du projet ne pouvant être évités et ainsi d'en esquisser les principales mesures de réduction et de compensation pouvant être engagées.

### Rétablissements des cheminements agricoles

Pour les quelques exploitations qui auront du parcellaire de part et d'autre de la nouvelle voie, des ouvrages agricoles ont été prévus dans l'aménagement afin d'éviter les allongements de parcours. Les ouvrages prévus sont les suivants :

- un ouvrage de rétablissement de la voie communale de Kerbiterrien permet d'éviter un allongement de parcours d'1,5 km à l'exploitant de la SCEA Corbel.
- un passage mixte agricole / grande faune au lieu-dit Keruel. Cet ouvrage évite un allongement de parcours de 2,5 km à l'exploitant de l'EARL de Kerhuel.
- un passage spécifique agricole au lieu-dit Toulazen, évitant un allongement de parcours d'1,5 km à l'exploitant de l'EARL de Toul Coat.

Cependant reste une exploitation pour laquelle une solution pourra être proposée où une indemnisation mise en place. Il s'agit de la SCEA Simon Jean-Claude dont l'allongement de parcours s'élève à 750 m.

### Mesures de réduction

#### Désenclavement des parcelles

Des mesures de désenclavement des parcelles sont en cours d'étude et permettront à terme un rétablissement de l'ensemble des accès. Les solutions envisagées à l'heure actuelle sont les suivantes :

- SCEA Le Bihan Philippe : le désenclavement de la parcelle concernée pourrait se faire par la création d'un accès depuis la voie communale du lieu-dit Kermabjean ;
- EARL Gabriel Philippe : le désenclavement de la parcelle concernée pourrait se faire par la création d'un chemin d'exploitation depuis la RD31 ou par une réorganisation parcellaire.
- EARL Le Youdec : le désenclavement des parcelles concernées pourrait se faire via le passage inférieur prévu à proximité, sous la RN 164, et par la voie verte sur quelques mètres (discussion en

cours avec le gestionnaire de la voie verte pour autoriser l'accès aux véhicules agricoles sur ce faible linéaire).

### Une réorganisation parcellaire (en réponse aux effets de coupure et aux suppressions des accès)

D'après l'étude des structures des exploitations impactées, une action de réorganisation parcellaire ne semble pas être justifiée sur l'ensemble de l'aire d'étude.

En revanche, un secteur en particulier nécessiterait une réorganisation parcellaire pour permettre aux exploitations de retrouver des conditions d'exploitation intéressantes. Il s'agit du secteur de Kermabjean / Croaz Anna. En effet, le parcellaire avant aménagement de la 2 x 2 voies est déjà très morcelé et la création de l'échangeur et de la 2 x 2 voies va rendre la situation encore plus délicate (petites parcelles, îlots enclavés, ...). Notons que tous les exploitants du secteur ont exprimé leur souhait de réorganisation parcellaire.

Cette réorganisation parcellaire pourra intervenir :

- soit dans le cadre d'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) au titre de l'article L123-24 du code rural et de la pêche maritime (CRPM). Cet article fait obligation au maître d'ouvrage, lorsque des aménagements sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations de remédier aux dommages causés aux exploitations en participant financièrement à l'exécution des opérations d'aménagement foncier et de travaux connexes.
- soit dans le cadre d'échanges amiables.

Notons, qu'à ce jour, 26,5 ha de réserves foncières ont d'ores et déjà été constituées.

### La procédure d'AFAF

Cette procédure a pour but de restructurer le parcellaire de l'ensemble des exploitants situés dans le périmètre d'AFAF. Le regroupement parcellaire permis par l'AFAF permettrait d'apporter une première réponse aux problématiques de la suppression des nombreux accès directs existants actuellement sur la RN 164, en limitant les rallongements de temps de parcours, la circulation de véhicules agricoles dans les zones habitées. La procédure permet aussi de rechercher une compensation pour les emprises agricoles prélevées par le projet (surfaces exploitées, surfaces d'épandage...). Il convient de souligner que l'AFAF va au-delà de la seule redistribution parcellaire, ce qui peut permettre également de traiter de manière optimisée ces problématiques de rétablissement d'accès via des travaux connexes (chemins d'exploitation nouveaux, etc).

Dans le cadre de cette opération, la DREAL Bretagne a donc saisi le Conseil général des Cotes d'Armor afin d'initier la procédure d'AFAF. En effet, en application de l'article L121-1 du Code Rural et de la pêche maritime cette procédure est sous la responsabilité des Conseils généraux.

Suite à cette saisine, la commission départementale d'aménagement foncier (CDAF), a décidé le 2 février 2015, la mise en place d'une Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF) sur les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou et Rostrenen. Cette CIAF est en cours de constitution et sera réunie à la mi-2015. Lors de sa première réunion, la CIAF doit se prononcer sur l'opportunité d'avoir recours à un AFAF. En cas de réponse positive la procédure est engagée. En revanche, dans le



cas d'un vote défavorable de la CIAF, cette dernière est dissoute et la procédure d'AFAF est abandonnée.

#### Les échanges amiables

Cette solution peut-être une alternative à la procédure de l'AFAF dans le cas où cette dernière recevrait un avis défavorable de la part des CCAF.

Les entretiens menés lors de l'étude réalisée par la chambre agriculture des Cotes d'Armor ont permis de recenser un certain nombre de parcelles échangeables (cf. carte page suivante). Dans le cas, où la procédure d'AFAF serait refusée, il conviendra de se rapprocher des exploitants afin d'affiner les possibilités d'échanges au regard des coupures provoquées par la future RN 164 à 2 X 2 voies. En effet, la non réalisation d'un AFAF pourra inciter de nouveaux exploitants à solliciter des échanges.

Il faut également souligner que même dans le cadre d'un AFAF des échanges amiables peuvent être réalisés, notamment avec des parcelles situées hors du périmètre retenu pour l'AFAF afin d'optimiser le regroupement parcellaire de certaines exploitations et faciliter ainsi la procédure d'AFAF.

En cas d'absence d'AFAF, les rétablissements d'accès devront être réalisés dans le cadre des travaux du projet routier. Le maître d'ouvrage est tenu de rétablir l'ensemble des accès et ne peut pas laisser à des propriétaires des parcelles enclavées.

Dans cette situation, le maître d'ouvrage engagerait donc sous sa responsabilité (alors que l'AFAF est une procédure encadrée et portée par le Conseil général), en lien avec les acteurs concernés, une démarche spécifique auprès des exploitants agricoles du secteur.

#### La suppression de chaussées

Certaines chaussées de voirie coupées ou modifiées dans le cadre de l'aménagement seront supprimées. Cette surface de terrain pourra éventuellement être récupérable pour l'activité agricole.

#### Mesures de compensation

##### **Des compensations foncières (en réponse aux prélèvements).**

La mise en place de réserves foncières permettra de compenser les pertes de foncier agricole engendré par le projet.

Une convention SAFER Bretagne /DREAL est déjà en place sur le secteur d'étude. Cette veille foncière pourrait s'étendre sur les secteurs voisins de la zone d'étude où les exploitations impactées ont déjà des îlots culturels.

D'après les informations recueillies lors de l'étude agricole, plusieurs hectares pourraient être disponibles dans les années à venir. Vu leur localisation, ces parcelles permettraient de créer une réserve foncière intéressante (cf. carte pages suivantes).

Lors des entretiens réalisés avec les agriculteurs, certains d'entre-eux ont exprimé la possibilité de libérer du foncier s'ils ont la possibilité de retrouver du parcellaire à proximité de leur siège d'exploitation.

A défaut de compensation foncière, les exploitants seront indemnisés selon les protocoles prévus pour les pertes de terres agricoles.

Enfin, la perte des DPU (définies en fonction de la surface des parcelles) devra être incluse dans le calcul des indemnités.

#### **Des mesures plus individuelles**

Pour ce dernier point, à ce stade d'avancée du projet, il paraît difficile de décrire des mesures individuelles et précises. Ces dernières s'affineront en fonction de l'avancée du projet et des différents échanges avec les agriculteurs.

#### **Réduction des effets sur les déplacements**

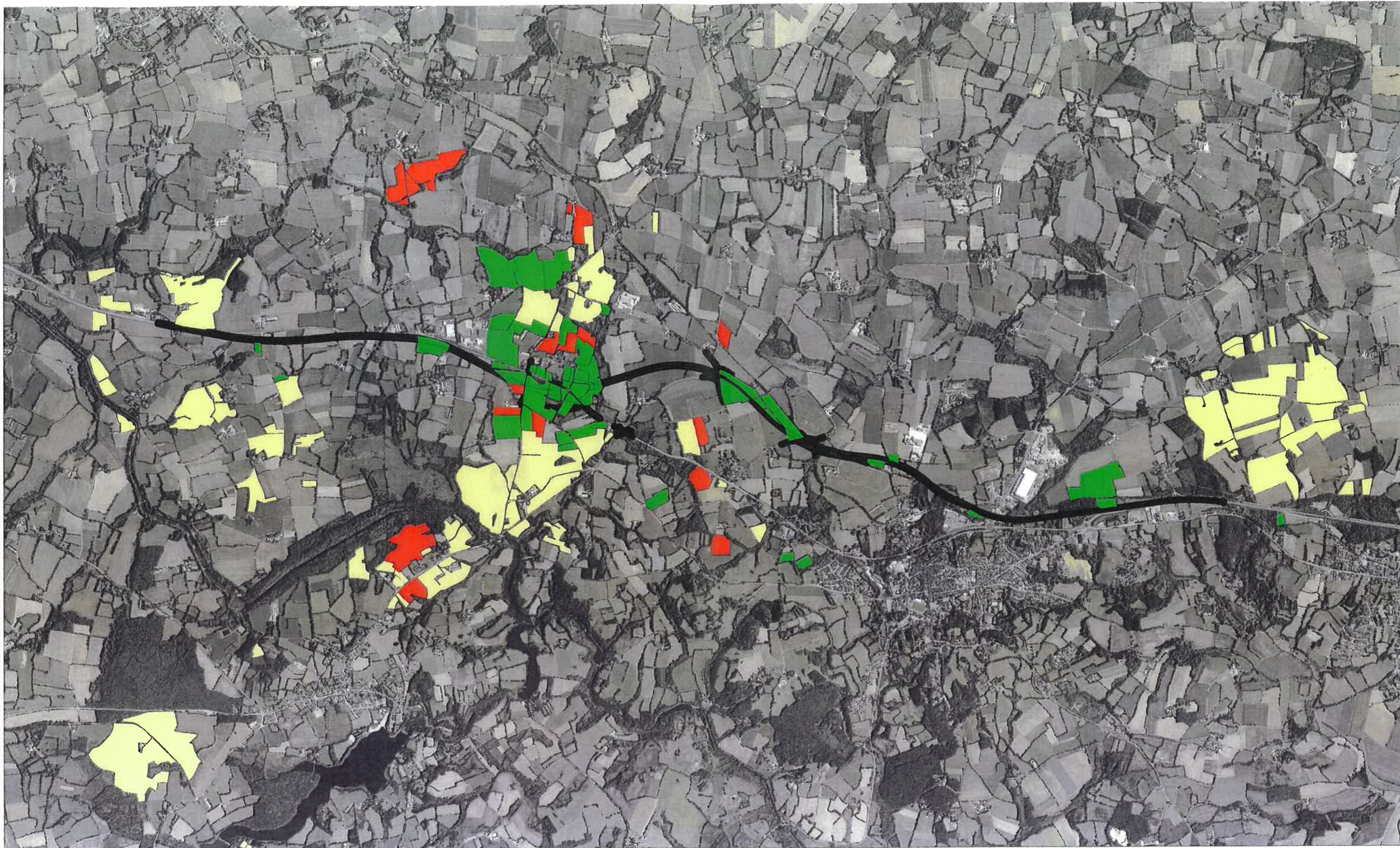
L'étude réalisée par la chambre d'agriculture a montré que certains agriculteurs vont subir un allongement des temps de parcours. Des compensations financières seront alors nécessaires en fonction des préjudices subis.

Les protocoles d'expropriation et d'indemnisation des dégâts instantanés aux cultures existent déjà. Par contre, un protocole d'indemnisation pour les rallongements de parcours (km et temps passé) devra être élaboré en partenariat avec la DREAL et la profession agricole.

#### Effet et suivi des mesures

L'ensemble des mesures citées doivent permettre de compenser les pertes occasionnées par le projet sur les exploitations concernées.





**Parcellaire disponible pour un travail foncier**

 Parcelles disponible pour echange

 Parcelles "liberables"

 Parcelles avec suite à prévoir

Echelle : 1 / 35 000



### V.2.5. Enjeux et risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

Le présent paragraphe répond aux exigences du R.122-5-III deuxième tiret du Code de l'Environnement (-une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés).

La réorganisation parcellaire est susceptible d'induire des impacts environnementaux en fonction du devenir des structures fixes du paysage qui, en Bretagne, se confondent le plus souvent avec les limites foncières.

Les échanges peuvent porter sur des parcelles ou des parties de parcelles.

Dans le premier cas, lorsque l'échange ne remet pas en cause les limites foncières (les surfaces et la qualité des parcelles échangées sont équivalentes), il n'y a pas lieu de retenir d'impact environnemental sur la trame verte, dans la mesure où elle n'est pas remise en cause (limites foncières inchangées).

En revanche, si l'échange se traduit par une mutation dans l'utilisation de la parcelle (mise en culture d'une parcelle en herbe par exemple), il convient d'être attentif au contexte naturel et notamment le risque érosif (parcelle en pente, sols sensibles à l'érosion) et les atteintes éventuelles associées au régime et à la qualité des eaux de surface. L'opportunité de renforcer les structures anti-érosives doit être envisagée.

Lorsque l'échange remet en cause les limites foncières, la pérennité des structures fixes du paysage et de leurs fonctionnalités environnementales risque d'être menacée.

Dans ce cas, les enjeux environnementaux lors de la réorganisation parcellaire consistent à prendre en compte :

- les risques érosifs et d'atteinte au régime et à la qualité des eaux de surface ;
- les risques d'atteintes aux continuités écologiques par la déstructuration de la trame verte (arasement de haies/talus assurant les connexions écologiques) ;
- les risques de destruction d'espèces (insectes, oiseaux notamment) ;
- les risques d'atteintes aux ambiances paysagères déterminées par les éléments fixes du paysage et de leur agencement.

Dans le cas présent, l'espace environnant la RN 164 dans le secteur de Rostrenen, présente une trame verte bocagère lâche mais néanmoins encore connectée, dans laquelle s'inscrivent des boisements, bosquets, ensembles de zones humides au niveau des talwegs.

Ce contexte peut être qualifié de sensible, compte tenu du caractère déjà élargi de la maille bocagère, restreignant a priori les possibilités de choix pour positionner les nouvelles limites foncières sur des structures linéaires fixes du paysage (et ainsi assurer leur pérennité). De plus, le relief, sans être particulièrement accusé, est néanmoins marqué, impliquant un rôle important des haies/talus dans la maîtrise et la circulation des ruissellements.

Dans un tel contexte, une réorganisation parcellaire doit être accompagné par :

- des mesures conservatoires, permettant d'éviter des atteintes prématurées aux éléments fixes du paysage ;
- des mesures encadrant la réorganisation foncière (prescription de maintien des structures fixes du paysage) ;
- des mesures compensatoires permettant la restauration de la trame verte, là où les contraintes foncières n'auraient pas permis son maintien.

### V.3. Les autres activités économiques, équipements et services

La phase de chantier engendrera des perturbations des accès aux zones d'activités situées le long de la RN 164 actuelle et le long des RD 790 et 2164, notamment lors de la construction des deux échangeurs entre les RD 3 et 87, et au niveau de la RD 790.

En dehors de l'hippodrome de Quenroppers dont l'accès pourra être modifié pendant les travaux, les équipements et services sont localisés dans le centre-ville de Rostrenen et le centre-bourg de Plouguernevel. Ils ne subiront pas de perturbations importantes.

La période des travaux peut engendrer des perturbations dans l'activité quotidienne des exploitants agricoles par la coupure de certains cheminements permettant d'accéder à leurs parcelles. Elle pourra occasionner ainsi des allongements de parcours pour les exploitants directement concernés par les travaux.

En phase exploitation, la nouvelle RN164 ne permettra aucun accès direct, ainsi la desserte des activités situées en bordure de l'ancienne RN 164 sera modifiée.

#### Mesures d'évitement

La principale mesure d'évitement a consisté à choisir de rejeter un aménagement sur place qui aurait occasionné des perturbations bien plus fortes.

#### Mesures de réduction

Les dessertes des activités économiques, des équipements et des services, seront maintenues pendant la phase de chantier par la mise en place d'itinéraires de substitution et la réalisation en priorité des désenclavements agricoles. Ils permettront notamment d'assurer la continuité de la desserte des zones d'activités et des parcelles agricoles.

A terme, l'ensemble des dessertes des activités économiques seront rétablies par des itinéraires de substitution et des ouvrages de franchissement de la future 2 x 2 voies.

#### Effet et suivi des mesures

L'objectif de ces mesures est de pouvoir garantir l'ensemble des dessertes des activités et équipements, sis dans le secteur traversé par la future 2 x 2 voies.

En tant que Maître d'Ouvrage, la DREAL Bretagne s'assurera de la mise en œuvre des mesures.



## V.4. Le tourisme et les loisirs

L'intérêt touristique du secteur est lié au patrimoine culturel et naturel. Le projet n'aura pas d'incidence sur le patrimoine culturel (voir chapitre suivant), ni sur le patrimoine naturel de la réserve de Lan Bern proche (voir chapitre relatif aux impacts sur le milieu naturel).

Le projet intercepte la voie verte V6 de Carhaix à Saint-Méen-le-Grand au niveau de l'hippodrome de Quenropers et de l'échangeur avec la RD 790. Il intercepte également plusieurs autres sentiers de randonnée inscrits au PDIPR, permettant notamment de rejoindre le canal de Nantes à Brest.

Le projet passe à proximité de l'hippodrome de Quenropers mais ne l'impacte pas.

En phase travaux, le seul impact pourrait consister en une coupure ou une déviation provisoire de la voie verte ou des itinéraires de randonnée. Le phasage de chantier, qui ne peut être précisément déterminé à ce stade, devra en tenir compte pour restreindre au minimum une éventuelle gêne et proposer des solutions temporaires.

### Mesures d'évitement

Le tracé retenu évite les lieux touristiques et assure leur accès par les échangeurs.

### Mesures de réduction

La continuité des cheminements doux sera assurée par :

- la préservation des sentiers pédestres existant au sein de l'aire d'étude ;
- la réalisation de voies spécifiques (rétablissement de la voie verte par deux passages inférieurs au niveau de la RD 790 et un passage supérieur sur la future voie), d'itinéraires de substitution, permettant le rétablissement de l'ensemble des cheminements doux.

### Effet et suivi des mesures

L'objectif des mesures est à la fois de pouvoir garantir, dans le secteur du projet, la continuité des liaisons douces et également de les renforcer, tout cela en toute sécurité pour les usagers.

En tant que Maître d'Ouvrage, la DREAL Bretagne s'assurera de la mise en œuvre des mesures.

## V.5. Les risques majeurs

Il n'existe ni atlas des zones inondables ni Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) sur l'aire d'étude et aucun risque inondation n'est recensé dans l'aire d'étude.

Les territoires de la zone d'étude sont soumis au phénomène de retrait - gonflement des argiles avec un aléa « faible » sur l'ensemble de l'aire d'étude. Seule une petite zone se trouve en aléa « moyen », au Sud du lieu-dit Ty Hénaff, à l'Ouest de la RD 87.

Aucun risque de mouvement de terrain ni cavités souterraines ne sont recensés sur l'aire d'étude.

L'aléa sismique au sein des territoires des communes concernées par la zone d'étude est classé en catégorie faible (zone de sismicité 2) au regard du nouveau zonage sismique de la France en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2011.

Les principaux risques majeurs sont liés aux risques technologiques et industriels, en particulier à proximité du site Seveso et par le transport de matières dangereuses sur la RN 164.

Le règlement du Plan de Prévention des Risques Technologiques du site SEVESO (Distrivert en bordure de RN 164 à Glomel) précise qu'un dispositif réglementaire et signalétique doit être mis en œuvre pour interdire l'arrêt et le stationnement en bordure de voie dans la zone d'aléa.

Aucun impact spécifique à la phase travaux n'est identifié.

### Mesures d'évitement

Le tracé retenu évite en grande partie la zone d'aléa du site SEVESO, seule la zone d'aléa faible est traversée.

### Mesures de réduction

L'arrêt et le stationnement seront interdits sur l'ensemble du tracé, à l'exception des refuges aménagés tous les deux kilomètres environ. Il ne sera pas positionné de refuge à proximité du site Distrivert.



## V.6. Les déplacements

Source : RN164- Section Loméven-Plouguernével - Etude de trafic de la solution retenue, EGIS 2014 (rapport complet présenté en annexe)

La présente partie répond aux exigences du R.122-5-III cinquième tiret du Code de l'Environnement (- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences). L'étude de trafic complète est jointe en annexe.

### V.6.1. Hypothèses de trafic

Jusqu'en juin 2014, l'étude de trafic avait été menée en prenant en compte la mise en oeuvre de l'écotaxe Poids Lourds, qui amenait un trafic de 800 Poids Lourds supplémentaires sur la RN164, celle-ci en étant exonérée contrairement aux autres axes du réseau routier national. Depuis, la décision gouvernementale de remplacer l'écotaxe par un péage de transit Poids Lourds qui ne concerne plus les RN12, RN165 et RN24 a rendu caduques ces hypothèses. La présente version de l'étude prend bien en compte cette évolution, où le report de Poids Lourds du fait de l'écotaxe ne se concrétisera pas.

Les hypothèses d'évolution du trafic sont cohérentes avec celles définies pour l'ensemble des études menées sur l'aménagement de la RN164, dont l'étude de trafic de la RN164 à Châteauneuf du Faou.

Ces hypothèses portent sur :

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

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

- A l'horizon 2025 :
  - L'aménagement à 2 x 2 voies de 38 km de la RN 164 se traduirait par un surcroît de + 1 000 véhicules / jour supplémentaires dont 50 PL par rapport à la croissance naturelle à l'horizon 2025,
  - L'aménagement de la déviation de Châteauneuf du Faou se traduirait par un surcroît de + 1 600 véhicules / jour dont 200 PL par rapport à la croissance naturelle à l'horizon 2025. Ces flux proviennent pour partie (1 000 véhicules dont 125 PL) de reports sur la RN 164 depuis l'itinéraire constitué des RD 15 en Finistère, RD 1 en Morbihan et RD 3 en Cotes d'Armor (axe Quimper – Rostrenen).
- A l'horizon 2035, l'aménagement à 2 x 2 voies de l'ensemble de l'axe de la RN 164 se traduirait par un surcroît de + 1 300 véhicules / jour supplémentaires par rapport à la croissance naturelle à l'horizon 2035 (dont 200 PL).



# Patrimoine culturel, tourisme et loisirs et solution retenue (1/2)

