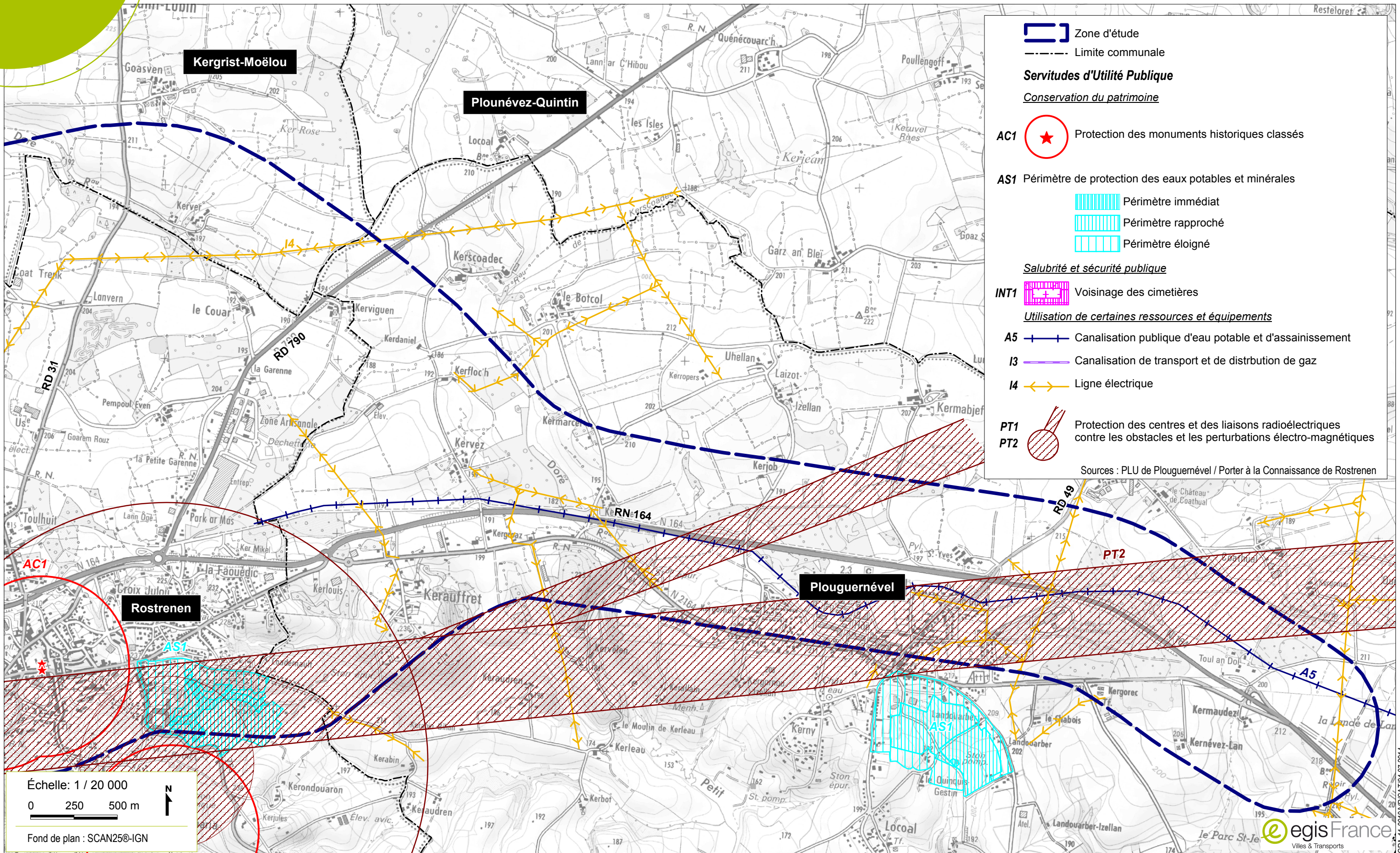


Servitudes d'Utilité Publique (2/2)



Zone d'étude
 - - - - - Limite communale

Servitudes d'Utilité Publique

Conservation du patrimoine

AC1 Protection des monuments historiques classés

AS1 Périmètre de protection des eaux potables et minérales

Périmètre immédiat
 Périmètre rapproché
 Périmètre éloigné

Salubrité et sécurité publique

INT1 Voisinage des cimetières

Utilisation de certaines ressources et équipements

A5 Canalisation publique d'eau potable et d'assainissement
I3 Canalisation de transport et de distribution de gaz
I4 Ligne électrique

PT1 Protection des centres et des liaisons radioélectriques
PT2 Protection des centres et des liaisons radioélectriques contre les obstacles et les perturbations électro-magnétiques

Sources : PLU de Plouguernével / Porter à la Connaissance de Rostrenen

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

GRA-11-0010VRSAT01.07.2014

Afin de susciter une meilleure programmation dans le temps et un développement cohérent de l'urbanisation future, les zones AUY sont hiérarchisées comme suit :

- **Zones 1AUY** : Elles sont opérationnelles immédiatement car disposent en périphérie immédiate de voies publiques, des réseaux d'eau, d'électricité et le cas échéant d'assainissement, le tout d'une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone. Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et/ ou les Orientations d'Aménagement.
- **Zones 2AUY** : Elles sont urbanisables à moyen ou long terme car elles ne disposent pas en périphérie immédiate de voies publiques, des réseaux d'eau, d'électricité et le cas échéant d'assainissement, le tout d'une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone. L'ouverture à l'urbanisation des zones 2AUY est subordonnée à une modification ou à une révision du PLU (article R.123-6 du Code de l'Urbanisme).

Le règlement des zones AU autorise les ouvrages d'intérêt général ainsi que les exhaussements et affouillements nécessaires à leur réalisation sous réserve d'une bonne insertion dans le site.

La zone N constitue les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité de sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de la présence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espace naturel. La zone N couvre les sites les plus sensibles de la commune et est destinée à demeurer à dominante naturelle et non constructible.

Elle comprend notamment les sous-secteurs particuliers : **Ne** destiné aux équipements d'épuration des eaux usées et **Nzh** secteur présentant un caractère de zone humide.

La zone Nh est affectée à l'aménagement et à l'extension limitée des constructions existantes isolées, situées dans la zone rurale et dans un périmètre de 100 m d'une exploitation agricole.

La zone Nr est affectée à l'aménagement, l'extension limitée et au changement de destination des constructions existantes situées en dehors d'un périmètre de 100 m d'une exploitation agricole.

Le règlement des zones N autorise les ouvrages d'intérêt général ainsi que les exhaussements et affouillements nécessaires à leur réalisation sous réserve d'une bonne insertion dans le site. Le règlement ne précise pas que les affouillements et exhaussements sont autorisés en zone Nzh.

III.6.3. Les servitudes

Les servitudes suivantes sont présentes dans la bande d'étude :

- AC1 : protections des monuments historiques classés ;
- AS1 : périmètre de protection des eaux potables et minérales ;
- INT1 : voisinage des cimetières ;
- A5 : canalisation publique d'eau potable et d'assainissement ;
- I3 : canalisation de transport et de distribution de gaz ;
- I4 : ligne électrique ;
- PT1 PT2 : protection des centres et des liaisons radioélectriques contre les obstacles et les perturbations électromagnétiques.

Par ailleurs, il n'existe aucune servitude d'utilité publique propre à l'armée de Terre sur les communes de l'aire d'étude.

III.6.3.1. Les espaces boisés classés, les boisements, bosquets et arbres à protéger

Dans l'aire d'étude, 53 espaces boisés classés surfaciques (EBC) sont présents sur les communes de Plouguernevel et Rostrenen (représentant 116.47 ha) ainsi que 19 alignements d'arbres classés EBC sont présents sur Plouguernevel (représentant une longueur totale de 4,6 km dans l'aire d'étude).

Des boisements et bosquets, des haies, des talus plantés et des alignements d'arbres à protéger sont identifiés dans l'aire d'étude.

Toute coupe ou abattage d'arbres dans un EBC est soumis à autorisation selon les dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

La modification d'un espace boisé classé ou protégé nécessite la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

III.6.3.2. Les emplacements réservés

Des emplacements réservés sont identifiés dans les documents d'urbanisme des communes de Plouguernevel et de Rostrenen.

Il s'agit d'emplacements réservés à la création de nouvelles voies, la déviation de la RD 790 notamment.

Les emplacements réservés sont présentés dans le tableau suivant :

Commune	Numéro d'identification dans PLU/POS	Type d'emplacement réservé
Plouguernevel	ER 10	Tracé de la future RD 790
	ER 11	Tracé de la future RD 790
	ER 1	Réservation d'une parcelle pour l'extension du terrain de sport
Rostrenen	ER 1	Création d'une liaison entre le quartier d'habitats existant et la zone d'activités
	ER 2	Déviations de la RD 790

Le projet de déviation de l'aménagement de la RD 790 dispose d'espaces réservés dans les documents d'urbanisme des communes de Rostrenen et Plouguernevel. Ces espaces réservés ont été établis sur la base de l'APSI.

L'emplacement réservé pour l'aménagement de la RN 164 a été supprimé du PLU lors de la révision approuvée le 14 janvier 2015.

III.7. Les déplacements

Sources : « Etude trafic de la variante retenue. Août 2014 », « Etude socio-économique de la variante retenue. Août 2014 » (rapports présentés en annexe)

III.7.1. L'accessibilité routière

La région Bretagne est faiblement dotée en axes autoroutiers. C'est le département d'Ille-et-Vilaine qui réunit l'ensemble de l'offre (50 kms).

La région Bretagne disposait en 2008 d'un réseau routier composé principalement de voies communales (72,7%) et de routes départementales (25,7%).

Le réseau routier des Côtes d'Armor disposait globalement des mêmes caractéristiques qu'au niveau régional.

Les routes nationales des Côtes d'Armor en 2008 représentaient un linéaire de 270 km, soit 27% de l'offre régionale. Le département des Côtes d'Armor était toutefois celui qui disposait en 2008 du nombre de linéaires en km de routes nationales à 2x2 voies le moins important de la région (204 km à 2x2 voies sur 270 km, soit 75,5%).

Le réseau routier breton fonctionne davantage dans un sens « est-ouest » que « nord-sud » en suivant les logiques littorales. Il est fortement orienté par les villes de Rennes et de Nantes.

Dans ce contexte, la RN164 permet la desserte des territoires situés au cœur de la Région Bretagne.

Le Pays du Centre Ouest Bretagne est faiblement maillé en axes routiers majeurs :

- Absence d'axes autoroutiers ;
- Une route nationale : la RN 164, axe est/ouest reliant Rennes à Châteaulin.

Le réseau routier est essentiellement composé d'axes départementaux dont la commune de Carhaix-Plouguer constitue une centralité :

- La D790 reliant Corlay à Saint-Brieuc,
- La D764 reliant Carhaix-Plouguer à Huelgoat,
- La D787 reliant Carhaix-Plouguer à Lézardieux,
- La D1 reliant Carhaix-Plouguer à Pontivy,
- La D769 reliant Carhaix à Lorient,
- La D15 reliant Carhaix à Quimper,
- La D3.

A noter la présence à proximité du territoire d'étude de :

- La RN165 reliant Quimper à Brest, à l'extrémité ouest du territoire d'étude,
- La RN12 reliant Paris à Brest, au nord du territoire d'étude.

Illustration 32 : Réseau routier breton



Source : Géoportail

Il n'y a pas d'autres projets routiers aussi structurants que l'aménagement de la RN164 à l'échelle de la Région Bretagne :

- les axes littoraux ou les réseaux d'agglomération font l'objet de modernisations ponctuelles pour traiter des enjeux localisés de sécurité ou de congestion,
- le Département des Côtes d'Armor aménage la rocade briochine qui, en contournant l'agglomération de Saint-Brieuc par le sud, améliorera le fonctionnement de la RN12 à ce niveau,
- les Départements des Côtes d'Armor et du Morbihan aménagent progressivement l'axe Triskell, 2x2 voies qui doit relier Saint-Brieuc à Lorient et Vannes, en passant par Loudéac et Pontivy.

III.7.2. Conditions d'accessibilité

Le territoire d'étude a une bonne accessibilité avec la commune de Brest. 18% de la population du Pays Centre Ouest se trouve à moins de 60 minutes de Brest et 72% se trouve à moins d'1h30. Carhaix-Plouguer est à 50 minutes de Brest et Rostrenen est à 1h05.

28% de la population du Pays du Centre Ouest est à moins d'1h de Saint-Brieuc et 81% de la population est à moins d'1h30. Les communes de Carhaix et de Rostrenen sont respectivement à 1h05 et 55 minutes de Saint-Brieuc.

L'ensemble du territoire d'étude est à moins de 40 minutes d'un pôle urbain (Lorient, Quimper, Brest) ou d'une ville moyenne (Quimperlé, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix et Pontivy).

La localisation géographique de Carhaix-Plouguer et de Rostrenen au cœur du Pays du Centre Ouest Bretagne lui confère une très bonne accessibilité vers les grands pôles urbains bretons que sont Brest, Saint-Brieuc et Lorient.

III.7.3. Les transports collectifs routiers

Les lignes de transports collectifs interurbains sont organisées par le Département des Côtes d'Armor : réseau Tibus :

- Ligne n°4 Carhaix-Loudéac,
- Ligne n°5 Saint-Brieuc- Rostrenen

L'offre de transports collectifs reste relativement peu développée sur le territoire d'étude et est surtout dimensionnée pour répondre aux besoins des usagers captifs.

Un service de transports à la demande est proposé sur le territoire d'étude par la Communauté de Communes du Kreiz Breizh. La carte ci-dessous représente le réseau de transports des Côtes d'Armor.

Illustration 33 : Réseau de transports collectifs routiers des Côtes d'Armor



Source : site Internet du réseau de transports Tibus (transports interurbains des Costarmoricains)

III.7.4. Les transports ferroviaires

Le Pays du Centre-Ouest Bretagne dispose de différentes lignes ferroviaires :

- 2 lignes TGV à proximité du territoire :
 - La ligne Paris- Brest ;
 - La ligne Paris-Vannes ;
- 2 lignes TER :
 - La ligne Carhaix-Plouguer- Guingamp (en train)
 - La ligne Carhaix-Plouguer à Rosporden (en car).

Le réseau ferroviaire du Centre-Ouest Bretagne est faiblement développé. Le réseau ferroviaire régional assure des liaisons nord/sud pour la commune de Carhaix-Plouguer. Toutefois, il ne propose pas de liaisons est/ouest qui pourrait constituer un mode de déplacement alternatif à la RN164.

Il n'y a pas de projets ferroviaires existants pour la desserte du centre Bretagne. Le récent débat public sur les lignes nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire a par exemple permis de mettre en avant les enjeux liés aux services de transports à horizon 2030/2040 mais sans les traduire en offre d'infrastructure pour ce territoire à ce stade.

Illustration 34 : Réseau des lignes TER en Bretagne



Source : site TER Bretagne http://telechargement.ter-sncf.com/Images/Bretagne/Tridion/lignes_referencées_en_fiches_horaires_TER_Bretagne_tcm-16-47025.pdf

III.7.5. Le trafic

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.

III.7.5.1. L'évolution du trafic

À Caurel, à l'extrémité est du projet, les trafics sur la RN 164 ont augmenté d'environ 15 % ces 10 dernières années. Les trafics de poids-lourds ont eux augmenté beaucoup plus rapidement, de plus de 40 % sur la même période, soit une augmentation plus forte que sur les autres grands axes routiers bretons.

Signe de dynamisme économique, la fréquentation croissante de poids-lourds sur la RN 164 demande néanmoins à reconsidérer son aménagement. Cette fréquentation pose la question du confort et de la sécurité des usagers et de la coexistence des différents types de déplacements : véhicules légers, poids-lourds, sur courtes, moyennes ou longues distances.

NOTA BENE : L'étude de trafic est basée sur un état initial 2011, date de préparation des études. L'analyse des trafics sur la période 2011-2014 révèle une forte croissance des trafics (+13 % dont +12% pour le trafic Poids Lourds). Cette croissance forte s'explique a posteriori par un phénomène d'attraction de trafic après la mise en service des déviations de Gouarec et de Saint-Caradec (2009 et 2010), et par un effet de « rattrapage » après les effets de la crise économique et de l'augmentation des prix du carburant en 2008, qui avaient joué à l'échelle nationale sur un ralentissement de la hausse voire une baisse des trafics (sur les Poids-Lourds notamment). Ceci ne permet pas de remettre en cause les hypothèses de croissance retenues dans le cadre de l'étude de trafic (hypothèses moyennes préconisées par les instructions techniques gouvernementales en vigueur).

III.7.5.2. Les données de trafic

L'étude de trafic réalisée (Cf. rapport complet en annexe) se fonde sur les résultats des enquêtes de circulation suivantes :

- 6 comptages directionnels ont été réalisés le mardi 13 septembre 2011 :
 - 4 carrefours enquêtés à vue et 2 carrefours enquêtés par relevé de plaques minéralogiques sur 3 périodes :
 - de 07H00 à 10H00
 - de 11H00 à 13H00
 - de 16H00 à 19H00.
- Une enquête origine – destination a été réalisée le jeudi 15 septembre 2011 : 2 postes enquêtés à l'Est et à l'Ouest de Rostrenen sur la RN164. L'enquête a porté sur le sens entrant sur Rostrenen.
 - Relevés réalisés de 07H30 à 19H00
 - Recensement manuel des véhicules a été réalisé en parallèle de l'enquête.
- De plus, des comptages automatiques ont été réalisés en parallèle sur la semaine du 13 au 19 septembre 2011.

En complément, des relevés en section ont été réalisés sur 2010 / 2011 :

- Comptages automatiques ponctuels réalisés sur la RN164 au niveau de Rostrenen mode TV/PL sur 7 jours consécutifs (4 séries de mesures),
- 2 Comptages permanents sur la RN164 au niveau de Carhaix et de Caurel.

III.7.5.2.1. La RN 164

Le trafic sur la section étudiée de la RN 164 varie entre 4 500 et 9 300 véhicules/jour, deux sens confondus. La section la plus chargée du périmètre aménagé est située entre l'agglomération de Rostrenen et la route de Saint-Brieuc.

III.7.5.2.2. Le réseau transversal

Le réseau transversal à la RN164 est marqué par différents types de routes :

- Des routes secondaires avec des trafics journaliers relativement faibles de moins de 1 000 véhicules/jour en général,
- Des routes reliant la RN164 à Rostrenen comme la RD790, la RD129, la RD2164, l'accès au centre commercial Cap Vert et l'avenue Torquéau, avec des trafics journaliers plus importants de l'ordre de 3 600 à 6 500 véhicules/jour,
- Des routes structurantes du département comme la RD3 vers Glomel (2 800 véhicules/heure), la RD790 Nord vers Plounévez-Quintin (Route de St Brieuc – 7 800 véhicules/jour).

III.7.5.2.3. Les carrefours

6 carrefours sont présents sur le secteur d'étude :

- Le carrefour avec la D790, la rue Faouédic et l'accès au centre commercial Cap Vert est le plus important avec 28% des échanges et une charge totale de 18 100 véhicules/jour. Ce giratoire à 6 branches est bien proportionné avec 40 mètres de rayon extérieur. Le giratoire présente un fonctionnement correct avec 5 de ses 6 branches avec des trafics entrants similaires entre 2 600 à 4 400 véhicules/jour (RN164 et RD790 dans les deux sens, et accès au centre commercial).
- Le trafic est moins important (10 500 véhicules/jour) sur le carrefour avec la RD2164 et la route de Rostrenen (giratoire à 4 branches de 35 mètres de rayon extérieur). Il s'agit principalement de trafics d'échanges entre la RN164 et les communes de Rostrenen (depuis l'Est vers l'Ouest) et Plouguernevel (depuis l'Ouest vers l'Est).
- Les autres carrefours sont des carrefours gérés par stops. Les charges journalières sont :
 - moyennes (entre 8 800 et 11 600 véhicules/jour) pour les carrefours avec la D3, la D23 et la D129.
 - Les trafics avec la D3 et la RD23 se trouvent principalement orientés vers la RN164 Est,
 - Le trafic avec la RD129 est principalement constitué par du trafic d'échange avec Rostrenen et la RN164 Ouest.
 - faibles sur le carrefour avec la D87, puisque le trafic sur la D87 (6 800 véhicules/jour).

III.7.5.2.4. Les poids-lourds

Les flux Poids Lourds (PL) sont principalement concentrés sur la RN164 avec des taux significatifs proches de 10% en heure de pointe et 25% en heure creuse.

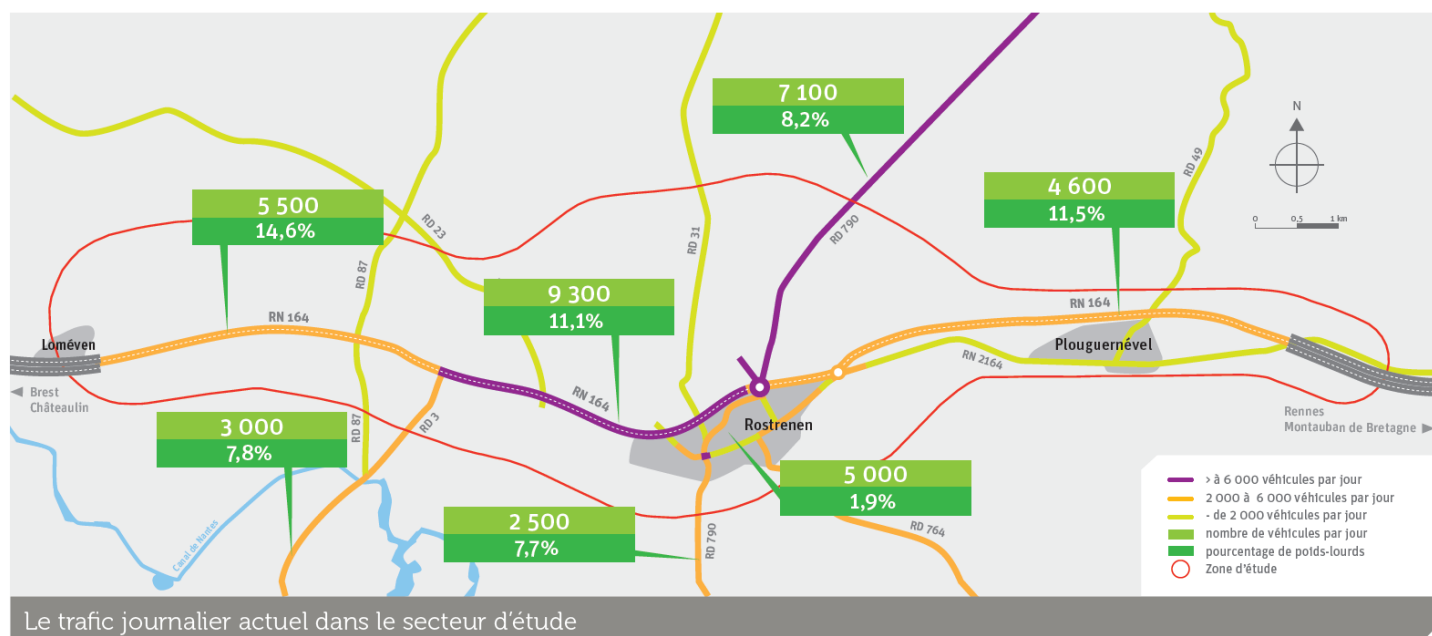
Les trafics PL restent relativement faibles sur le réseau secondaire. On relèvera cependant l'importance des flux PL sur la RD790 vers Plounevez-Quintin et la RD129 vers Rostrenen.

III.7.5.2.5. Typologie des flux

Le trafic de grand transit pour les VL reste limité au regard des autres flux : seulement 8 % des VL passant par les deux postes de comptages sortent de la région Bretagne. Les 3 autres types de trafics VL sont relativement équilibrés :

- Un tiers de transit régional,
- Environ 40 % de trafic d'échange,
- Environ 20 % de trafic local.

Pour les PL, plus de 50% du trafic correspond à un trafic de transit régional. Viennent ensuite les trafics de grand transit et les trafics d'échange. Les échanges locaux de PL sont faibles (5% journalier).



Le trafic journalier actuel dans le secteur d'étude

III.7.6. La sécurité routière

III.7.6.1. Comportement des usagers

Des entretiens ont été réalisés avec la gendarmerie de Rostrenen et le Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) de Plouguernevel afin de recueillir leurs observations quant au comportement des usagers.

Les gendarmes identifient deux secteurs accidentogènes en particulier (Ty coat et l'amorce de la déviation de Plouguernevel), mais également une traversée piétonne de la RN164 dangereuse, en rive ouest du giratoire situé à l'intersection avec la RD790.

De manière générale, la gendarmerie et le CE constatent que les vitesses excessives sur la RN164 rendent les carrefours dangereux (RD3, RD23 ou encore l'accès à l'hôtel restaurant le Henry IV).

Des observations sur site ont été réalisées dans le cadre de la présente étude. Le suivi de plusieurs véhicules a mis en évidence les tendances suivantes concernant les vitesses pratiquées :

- Dépassement fréquent de la vitesse maximale autorisée de l'ordre de 10 km/h sur toute la section limitée à 90 km/h, hors la section comprise entre la RD23 et le giratoire à l'intersection avec la RD790,
- Vitesse maximale autorisée essentiellement respectée entre la RD23 et le giratoire avec la RD790 du fait de la faible largeur de l'emprise de l'infrastructure, de la largeur réduite des accotements,



Largeur réduite et effet de paroi entre la RD23 et le giratoire RD790

- Dépassement fréquent de la vitesse maximale autorisée de l'ordre de 10 km/h sur la section comprise entre les 2 giratoires au nord de Rostrenen (limitée à 70 km/h).



Section limitée à 70 km/h, alignement droit prédominant

- Vitesses excessives en sortie immédiate des créneaux à 2x2 voies présents de part et d'autre de la zone d'étude.

L'offre de dépassement est faible hors déviation de Plouguernevel. Les usagers engagent les manœuvres de dépassement essentiellement sur la déviation de Plouguernevel, avec parfois une visibilité insuffisante (présence de courbes), malgré une signalisation horizontale qui autorise ce dépassement.

III.7.6.2. Les accidents

Les données sur les accidents corporels sont essentiellement issues de la base de données de CONCERTO. Cette base de données est alimentée par le BAAC (Bordereau d'Analyse des Accidents Corporels), saisi par les forces de police.

Sur l'ensemble de l'itinéraire Montauban de Bretagne jusqu'à Châteaulin, il s'avère que 73 % des sinistres ont été enregistrés sur les secteurs de la RN 164 non encore aménagés à 2x2 voies, alors que ceux-ci représentent cependant moins de 40 % du linéaire de l'axe.

Ainsi, entre 2006 et 2010, on compte :

- 8 accidents mortels dont 7 sur les secteurs non aménagés.
- 6 accidents corporels sur la section Lomeven-Plouguernevel, provoquant 2 décès et 6 personnes hospitalisées (voir détail dans le tableau ci-contre). Il existe en particulier un risque de choc frontal sur la déviation de Plouguernevel où la route, configurée pour un passage en 2x2 voies, incite les automobilistes au dépassement.



Si la RN 164 ne peut être considérée comme un axe très accidentogène, il convient cependant de souligner le caractère grave des accidents qui ont lieu sur l'itinéraire : 91 % des accidents sont des accidents graves, avec des blessés.

Accidents corporels recensés dans l'aire d'étude						
Date	2006	2007	2009	2007	2008	2010
Lieu	ouest de la RD764	ouest du giratoire RD790	ouest du giratoire RD790	extrémité ouest de la déviation de Plouguernevel	extrémité ouest de la déviation de Plouguernevel	extrémité ouest de la déviation de Plouguernevel
Sens de circulation	non renseigné	non renseigné	vers Montauban-de-Bretagne	2 sens impliqués	2 sens impliqués	2 sens impliqués
Conditions météo	De nuit, hors intersection, sur chaussée sèche	De jour, hors intersection, sous une pluie forte	De jour, sur carrefour, sur chaussée sèche	De jour, temps couvert, sur chaussée mouillée	De jour, sur chaussée sèche	De nuit, état de la chaussée non précisée
Nombre véhicules impliqués	1	1 (choc arbre)	1	2 (voiture/utilitaire), choc frontal	2 (voiture / poids-lourd) choc frontal	2 voitures, choc frontal
Blessés, tués	1 blessé hospitalisé	1 tué et 1 blessé non hospitalisé	1 blessé hospitalisé	1 blessé hospitalisé	1 tué et 1 blessé hospitalisé	2 blessés hospitalisés

Nota Bene :

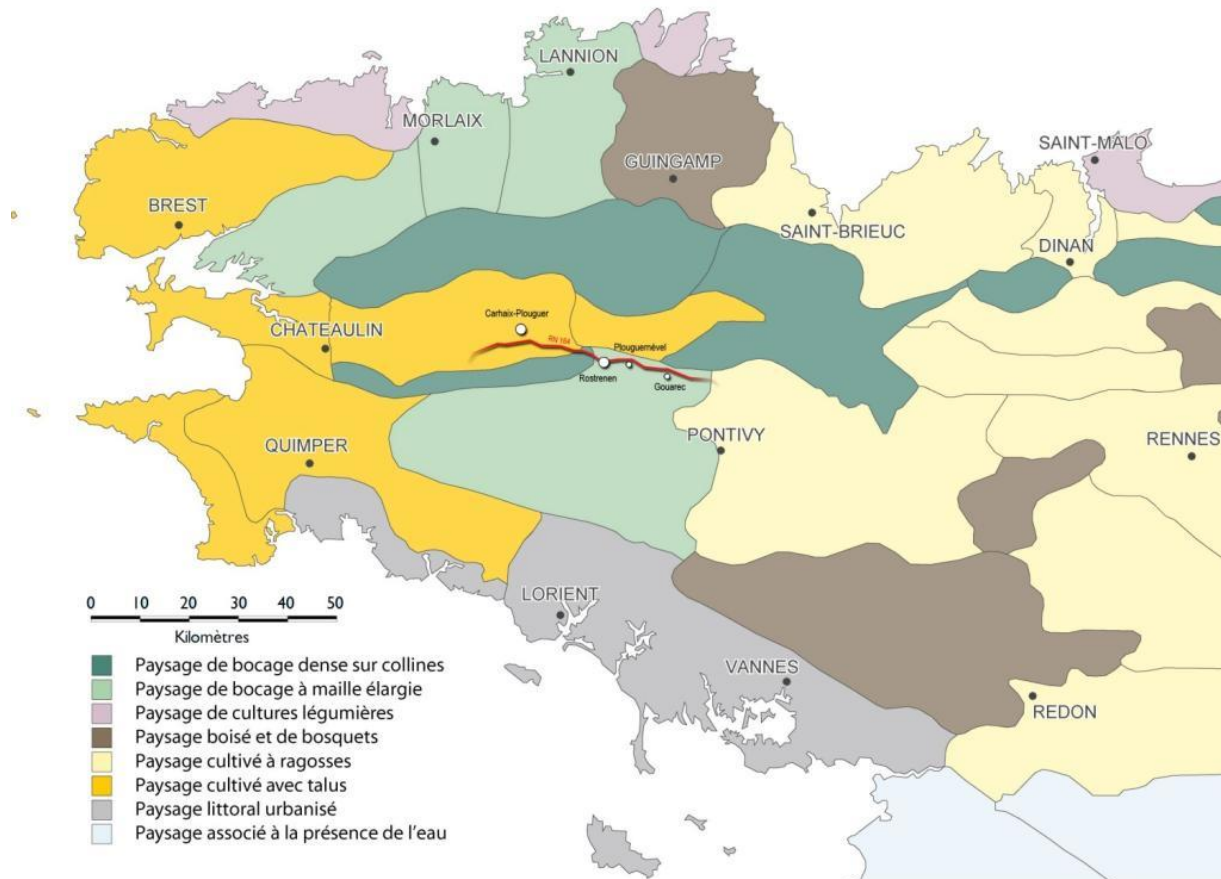
Le diagnostic sécurité routière a été dressé début 2012 au démarrage des études, sur la base des données alors disponibles, soit celles jusque fin 2010. C'est le propre des études de ce type de projet, qui se déroulent pendant plusieurs années, que de se baser sur des données qui paraissent vieillir un peu au cours de l'avancement des procédures. Néanmoins, entre 2010 et 2013 (dernières données disponibles), le secteur n'a connu aucune évolution notable des conditions de circulation (niveaux de trafic, vitesse autorisée) et aucun aménagement de voirie (carrefours, radar...), donc les données mobilisées, concernant la période 2006-2010, restent totalement représentatives du fonctionnement de l'infrastructure en termes de sécurité routière.

III.8. Le paysage

III.8.1. À l'échelle du grand paysage

La section de la RN 164 se situe à cheval entre trois grandes familles de paysages bretons décrites par l'observatoire de la biodiversité et du patrimoine naturel en Bretagne :

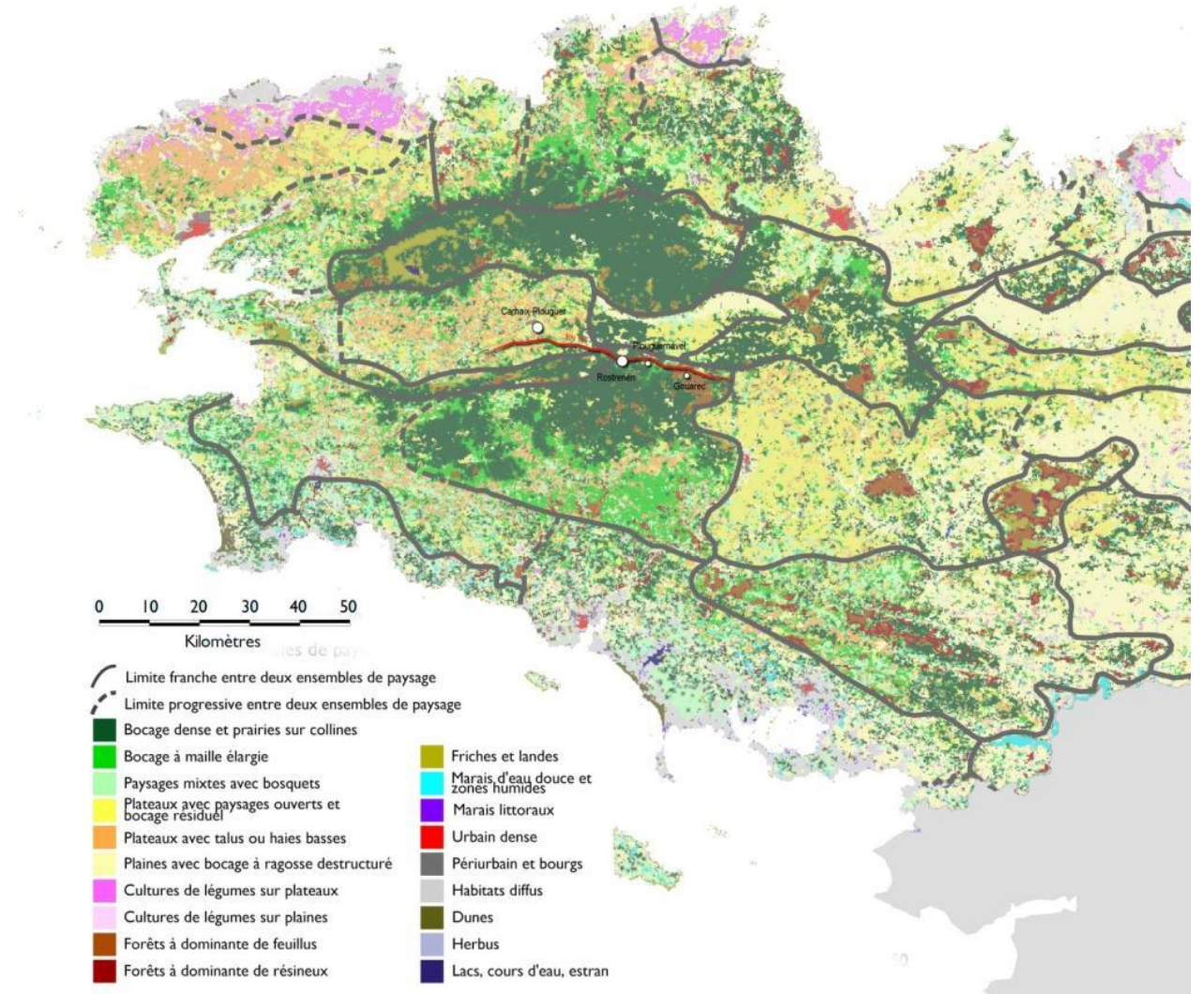
- À l'est depuis Rostrenen : « paysage de bocage à maille élargie » ;
- À l'ouest de Rostrenen : « paysage de bocage dense sur colline » ;
- À l'ouest, vers Carhaix-Plouguer : « paysage cultivé avec talus ».



Source : Bretagne-environnement.org | les grandes familles de paysage

Les paysages traversés se caractérisent par une identité bocagère forte dont la maille est plus ou moins dense selon la topographie et le mode d'agriculture développé. Ce maillage bocager structure largement le paysage alentour en alternance avec des structures boisées compactes qui complètent ce maillage.

Selon l'inventaire des paysages sur la cartographie ci-après, qui a permis le découpage en grandes familles de paysage, on se rend compte que la transition entre celles-ci n'apparaît pas aussi nettement. Compte tenu du positionnement de la section étudiée en limite de ces grandes familles, il apparaît, dans la réalité, qu'on distingue seulement deux ambiances paysagères le long de l'itinéraire plutôt que trois.



Source : Bretagne-environnement.org | les types de paysages en Bretagne

Il émerge ainsi deux séquences paysagères :

- **Séquence 1** : depuis l'est jusqu'à la rive ouest de Rostrenen.
Le paysage se partage entre un bocage dense au sud de la voie, des boisements nombreux intégrés dans la maille bocagère et un paysage de plaine, plus ouvert, au nord.
- **Séquence 2** : depuis la rive ouest de Rostrenen vers l'ouest.
Le paysage est plus ouvert, le maillage bocager plus lâche avec au sud une topographie plongeante qui ouvre des vues et au nord un paysage de plaine.



III.8.2. À l'échelle du territoire

III.8.2.1. États des lieux

La géographie du territoire qui nous occupe est façonnée par la présence de nombreux cours d'eau avec notamment l'ancien canal de Nantes à Brest qui marque fortement le relief sans toutefois être visible depuis la voie bien qu'en contre-haut.

De cette hydrographie très présente, il en résulte une topographie plutôt vallonnée alternant avec des séquences de plateaux aux paysages plus ouverts. Là où le relief est d'avantage marqué, subsiste une trame bocagère et des boisements, plus ou moins dense, en écho à une agriculture qui s'exprime sur des parcelles plus modestes.

La perception du paysage est rendu agréable par cette variété de pleins et de vides dans une topographie plutôt douce.

Le bourg de Plouguernevel, en léger retrait, au sud de la RN 164, est relativement bien préservé en termes de covisibilités avec l'ouvrage routier en partie grâce aux boisements qui encadrent la RN.

De part et d'autre de Rostrenen la topographie chahutée au sud de la voie explique une densité boisée plus importante en rive de la voie qui rend la traversée du bourg relativement peu intrusive.

À l'ouest de Rostrenen, le bâti est d'avantage constitué en hameaux dans un paysage plutôt plus ouvert. Les quelques activités à proximité de la voie manque d'intégration dans le paysager.

La cartographie ci-après illustre la répartition de la végétation arborée superposée avec la topographie, le réseau hydrographique, le réseau viaire et la densité du bâti.



III.8.2.2. Séquence 1 : relations avec le paysage

La cartographie ci-après illustre les éléments paysagers visuellement forts qui jouxtent l'itinéraire de la RN 164 le long de la séquence 1.

On prend conscience que le linéaire important de fronts boisés permet à la RN d'être relativement discrète dans le paysage.

Cette alternance de haies et de boisements offre quelques fenêtres sur le paysage alentours depuis la voie. Les vues lointaines sont malgré tout assez rares compte-tenu de la densité de la végétation et de l'encassement du profil de la voie par rapport au terrain environnant sur une grande partie de l'itinéraire depuis la 2 x 2 voies jusqu'aux abords de Rostrenen.



III.8.2.3. Séquence 2 : relations avec le paysage

La cartographie ci-après illustre les éléments paysagers visuellement forts qui jouxtent l'itinéraire de la RN 164 le long de la séquence 2.

Les boisements sont beaucoup moins nombreux que sur la séquence 1. L'espace est plus ouvert avec un réseau de haies bocagères qui maille régulièrement le paysage.

Ce réseau de haies permet de limiter les covisibilités entre la voie et son paysage proche. Le principe de maille « carrée » offre souvent un premier plan qui atténue la perception visuelle d'un axe routier important dans le territoire.

À l'ouest de la séquence, il y a une dysmétrie des ambiances. Au nord, les vues sont plutôt proches alors que la vallée de l'ancien canal de Nantes à Brest, au sud, offre des dégagements visuels à chaque fenêtre cadrée par les haies bocagères transversales à la RN 164.

Entre la RD 3 et Rostrenen, on retrouve une structure de paysage de haies en bord de voie mais avec une qualité moindre que les haies bocagères de par leur statut de haie d'accompagnement.



III.8.3. Ambiances

III.8.3.1. Séquence 1 : entre Plouguernével et Rostrenen



Le paysage de la séquence 1 est caractérisé par des alternances entre des espaces boisés et des espaces de bocages denses qui mettent visuellement à distance les bourgs de Plouguernével et Rostrenen. La végétation dense et l'inscription de la RN 164, dans une topographie plutôt en creux, favorisent une perception discrète depuis le paysage alentour.

1 | vue de la RN 164 vers l'ouest au niveau du passage en 2 x 1 voie
Les bois de Plouguernével offre un arrière-plan boisé de qualité



2 | vue de la RN 164 vers l'est depuis l'ouvrage de franchissement
L'espace boisé est omniprésent et cadre le cheminement de la RN en creux



3 | vue de la RN 164 vers l'est depuis l'ouvrage de franchissement
Plouguernével est préservé derrière une colline boisée



3 | vue de la RN 164 vers l'ouest avant le giratoire d'entrée de Rostrenen
Les franges d'évocation bocagère constituent une transition avec le début de l'urbanisation



4 | vue vers le sud, en direction de la RN 164, depuis le plateau ouvert
Des vues lointaines sur la plaine et le grand paysage, pas de covisibilité avec la RN



5 | vue vers le sud, en direction de la RN 164, entre Plouguernével et Rostrenen, depuis la plaine
Des vues lointaines sur le grand paysage, pas de covisibilité avec la RN



6 | paysage de bocage sur le plateau, vue vers le sud, près du lieu-dit le Botcol
Paysage caractéristique de bocage breton à maille large



7 | paysage ouvert de plaine, vue vers le Nord, près du lieu-dit Kerfloc'h
Le paysage est très ouvert. Seuls les champs d'éoliennes émergent à l'horizon



8 | la RD 790 en direction de Rostrenen
Un paysage de bocage vallonné



11 | vue vers le nord au droit du poste électrique
Paysage de plateau, défiguré par les lignes aériennes



9 | la RD 790 en direction du nord
La zone artisanale offre un avant plan dégradé



11 | vue du terrain d'entraînement, vers le sud
Paysage de plateau, grand dégagement visuel



10 | la RD31 entre Saint-Lubin et Rostrenen
Paysage de bocage ouvert



12 | chemin bocager le long de l'hippodrome
Ambiance bocagère de qualité dans un paysage environnant plutôt ouvert



12 | Hippodrome de Quenroppers
Équipement sportif plutôt discret dans ce paysage ouvert



12 | Portail de l'Hippodrome de Quenroppers
Mise en scène de l'entrée du « domaine »



13 | RD23, vue vers l'est au lieu-dit « Kerjoly »
Paysage de bocage humide. En arrière-plan des chênes majestueux soulignent le parcellaire



13 | RD23, vue vers l'ouest au lieu-dit « Kerjoly »
Paysage de plateau ouvert et pollution visuelle des lignes aériennes



III.8.3.2. Séquence 2 : entre Rostrenen et Loméven



Le paysage de la séquence 2 est caractérisé par un paysage bocager moins boisé et une plus grande ouverture sur le paysage lointain au sud. La route n'est pas encaissée et donc potentiellement plus exposée aux vues alentours.

14 | paysage du sud de la RN 164, vue vers le nord-est
Paysage lointain sans covisibilité avec la RN164



15 | paysage du sud de la RN 164, vue vers le nord, depuis la route de Trébézel
La RN164 est intégrée dans le paysage par le maillage bocager proche de la voie





16 | paysage de plaine, vue vers le sud, à proximité du hameau Coatrennec
Les bâtiments d'activités défigurent un horizon lointain vers la vallée



16 | paysage de plaine, vue vers le nord-est, à proximité du hameau Coatrennec
Le chemin légèrement creux et bordé d'une haie bocagère offre une ambiance de qualité dans ce paysage ouvert



17 | au croisement avec la route menant à Keranflec'h, vue vers l'ouest
La plaine au Nord et la vallée au Sud

18 | route de Kermarquer, vue vers le sud-est
La vallée et son maillage bocager large



18 | route de Kermarquer, vue vers le sud-ouest
La vallée et son maillage bocager large



17 | au croisement avec la route menant à Keranflec'h, vue vers l'est
La vallée et son maillage bocager large



19 | route de Kerbriand, vue vers le nord

*La RN164 est intégrée dans le paysage par la topographie et les haies bocagères proches de la voie
L'espace boisé est omniprésent et cadre le cheminement de la RN*



20 | vue vers le paysage de la vallée au sud, depuis la RN164 à Loméven

Le paysage lointain et ouvert offre un beau dégagement visuel



20 | vue vers l'est, depuis la RN164 à Loméven

Le paysage lointain et ouvert offre un beau dégagement visuel



III.8.4. Enjeux paysagers



III.9. La qualité de l'air

Ce diagnostic a pour objectif de fournir, sur la base de données bibliographiques, une description détaillée des populations et des zones sensibles, des sources d'émissions atmosphériques et de la qualité de l'air dans le domaine d'étude en l'absence de tout aménagement.

III.9.1. Populations et zones sensibles

L'aire d'étude s'inscrit dans un environnement rural. Les populations et densité de population des communes interceptées par le projet sont données dans le tableau ci-dessous¹⁰ :

Commune	Population	Densité (en hab./km ²)
Rostrenen	3 390	105
Glomel	1 381	17
Kergrist-Moelou	661	14
Mael-Carhaix	1 565	43
Plouguernevel	1 817	44

Population et densité

III.9.2. Etablissements à caractère sanitaire et social

Les établissements à caractère sanitaire et social (écoles, hôpitaux, maisons de retraite, etc.) et les zones sensibles (équipements sportifs) ont été recensés dans le domaine d'étude.

Sur la base de cet inventaire, 15 établissements à caractère sanitaires et sociales et 13 sites sensibles sont recensés dans le domaine d'étude.

Ils sont listés par commune dans le tableau ci-après et cartographiés pages suivantes.

Commune	Type	Nom
Glomel	Ecole	Ecole publique du Bod Lann
		Ecole Saint-Yves
	Institut spécialisé	ESAT de Glomel Coatrennec
	Stade	Stade municipal
Plouguernevel	Centre équestre	Poney-club de Glomel
	Ecole	Ecole publique
	Hôpital	Centre hospitalier spécialisé Maladies mentales
	Gymnase et stade	Gymnase
Stade municipal		
Rostrenen	Ecole	Groupe scolaire publique
		Groupe scolaire Notre-Dame
	Collège	Collège Edouard Herriot
		Collège et Lycée Kampostal
	Lycée	Lycée professionnel Rosa Parks
	Hôpital	Etablissement de soins longue durée
	Institut spécialisé	Centre Médico-Psychologique Enfants
		Centre Médico-Psychologique - CATTP de Rostrenen
	Maison de retraite	Résidence de Cornouaille
		Maison de retraite Monseigneur Bouche
	Gymnase et Stade	Gymnase du collège
		Gymnase du lycée
		Tennis couverts
		Stade du Kreiz Ker
		3 Stades A. Girot
Tennis	Tennis	
Centre équestre	Hippodrome de Quenroppers	
	Hippodrome de Quenroppers	
CycloCross	Piste de Cyclo Cross	

Inventaire des établissements à caractère sanitaire et social et des bâtis sensibles

¹⁰Source : INSEE – Populations légales 2008

Etablissements à caractère sanitaire et social et sites sensibles (1/2)

