

QUIMPERLÉ KEMPERLE

RN165-Echangeur de Kergostiou / rue Samuel Billette et aire de covoiturage

Réunion publique

4 novembre 2026

sce
Aménagement
& environnement

Sommaire

01. Présentation du projet

02. Synthèse des enjeux

03. Trafic routier

04. Enjeu acoustique

05. Intégration paysagère

06. Phasage des travaux

07. Modalités de la concertation

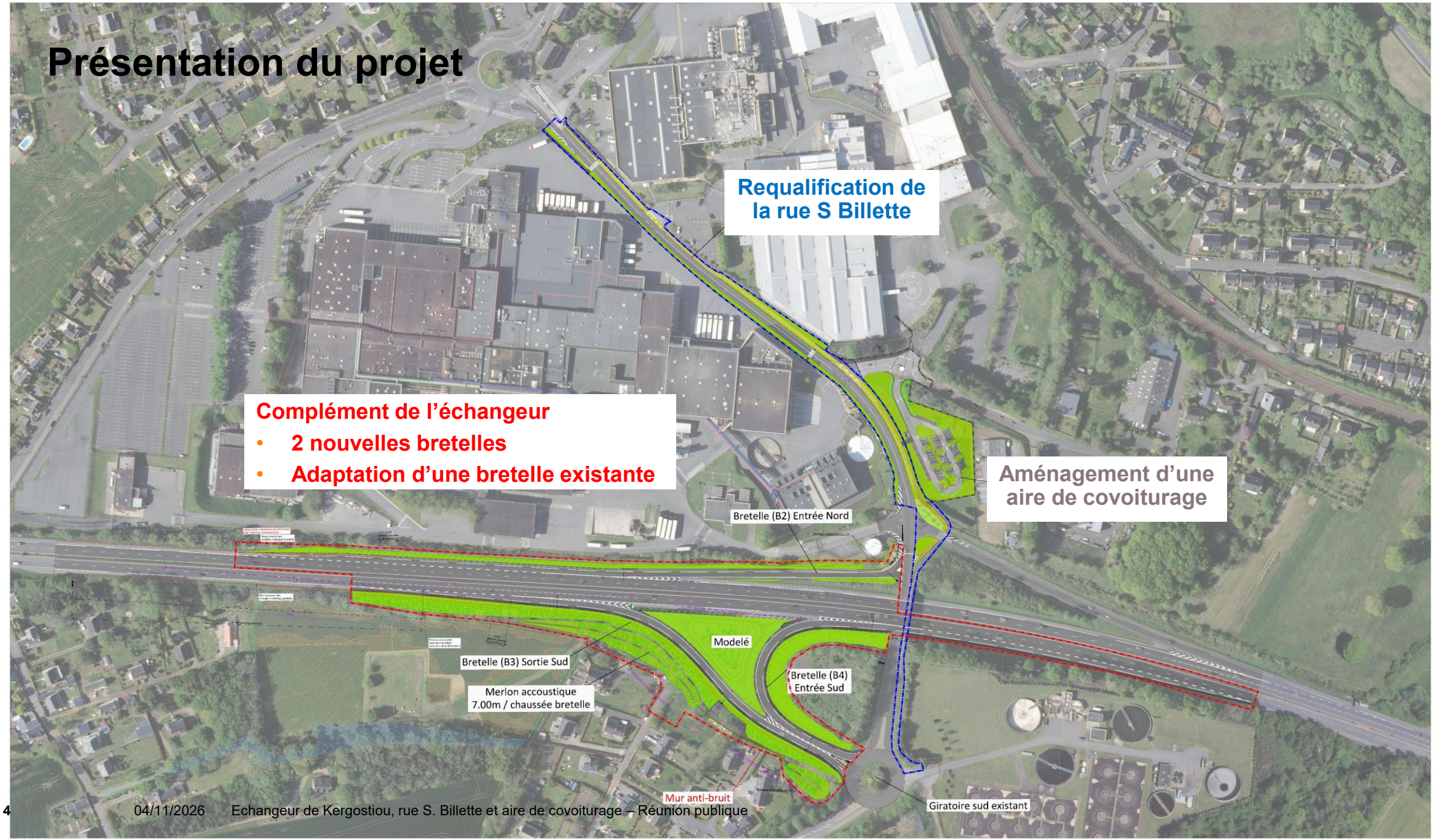
sce
Aménagement
& environnement

01

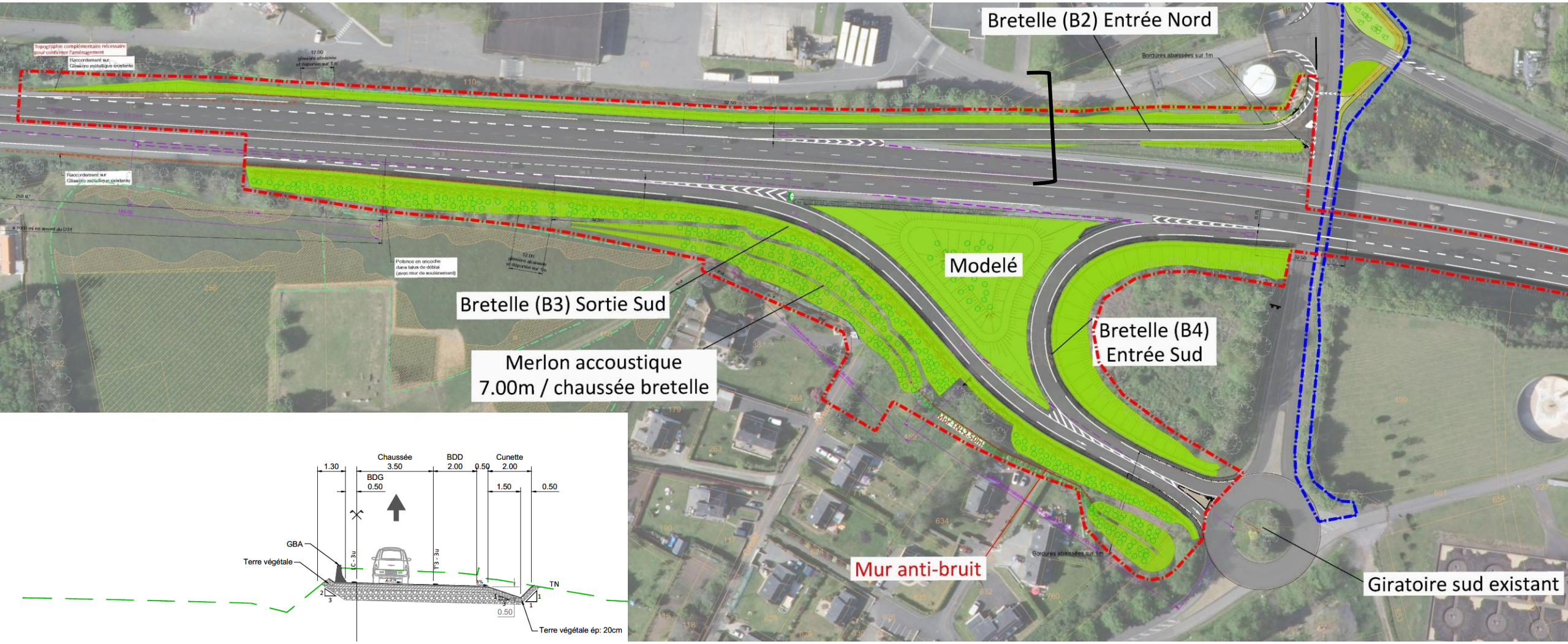
Présentation du projet



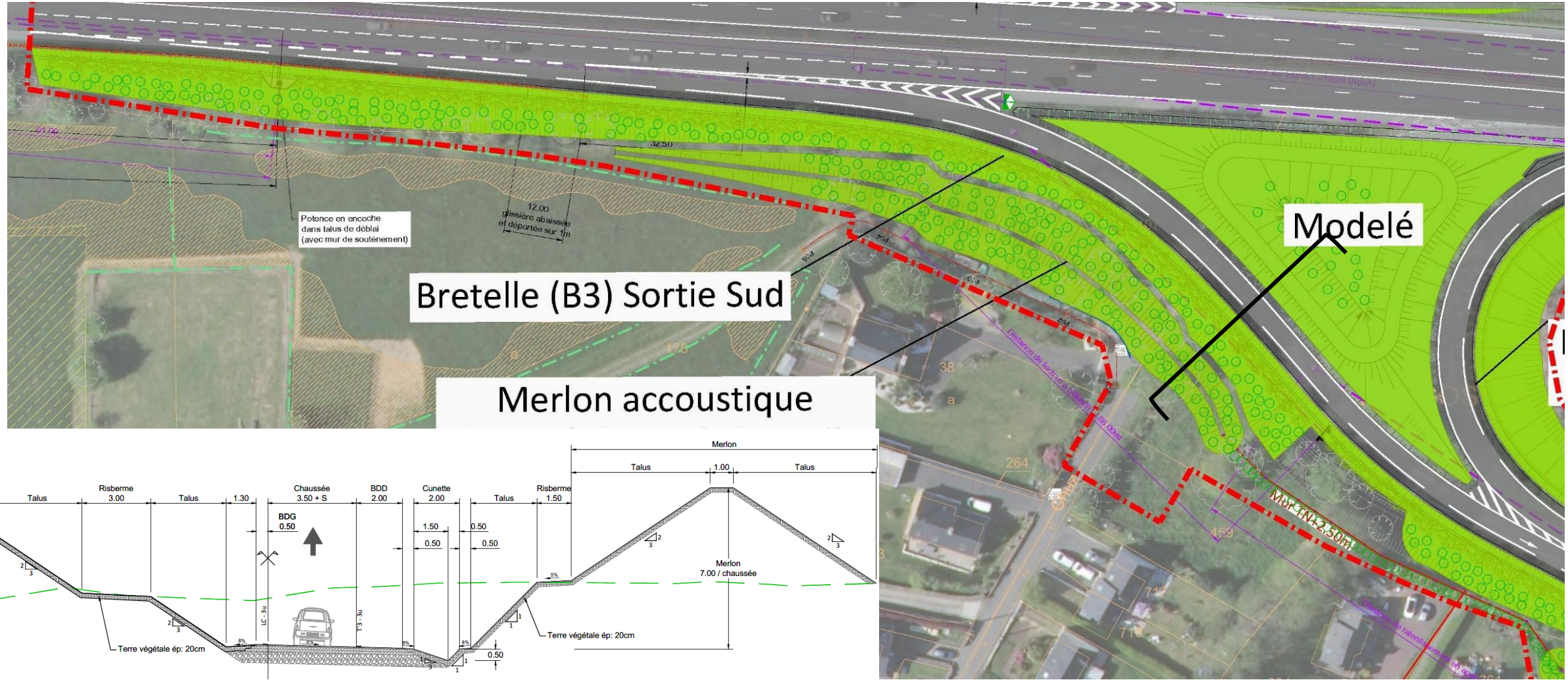
Présentation du projet



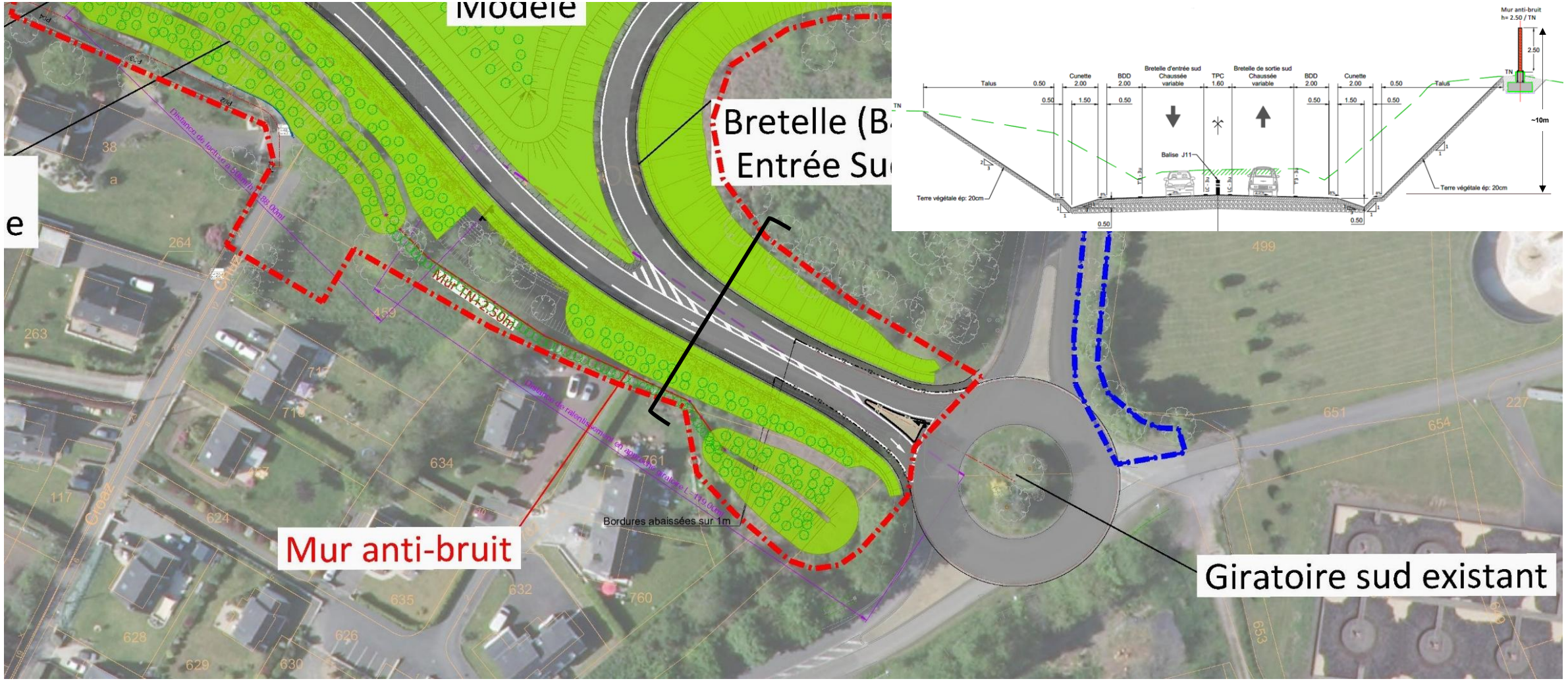
Zoom sur l’aménagement de l’échangeur



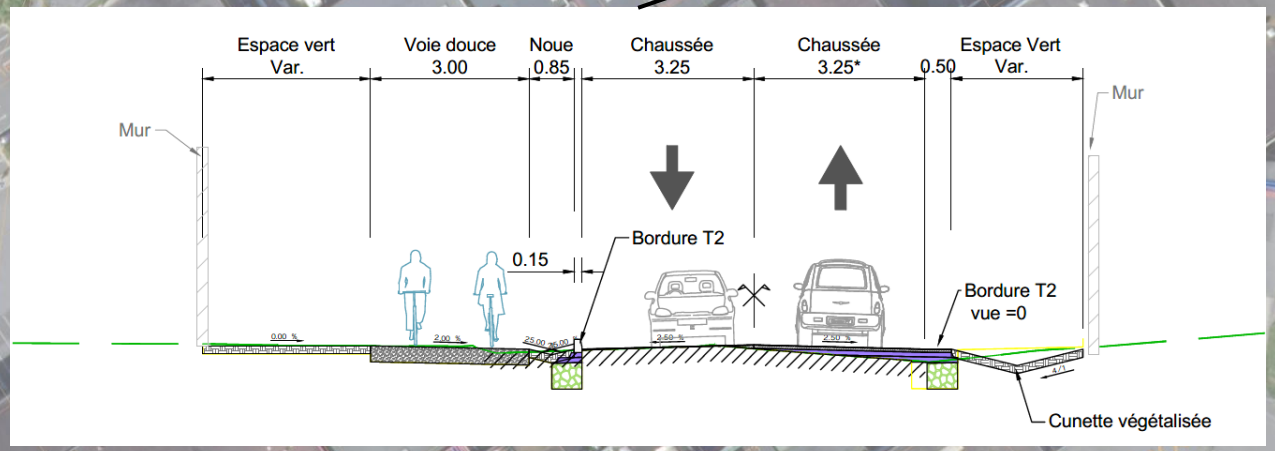
Zoom sur l’aménagement de l’échangeur - merlon

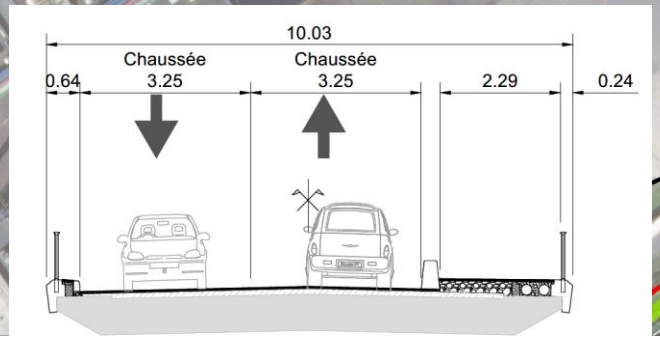


Zoom sur l’aménagement de l’échangeur - écran



Zoom sur la rue Samuel Billette





Le profil en travers de la voirie urbaine

Chaussée bidirectionnelle à deux voies de circulation

Chaussée de 4 m à 4,80 m :

- le croisement de deux véhicules légers se fait à vitesse réduite ;
- en section courante, un véhicule léger ne peut pas croiser un PL (sauf en montant sur le trottoir, aux interruptions du stationnement ou aux intersections).

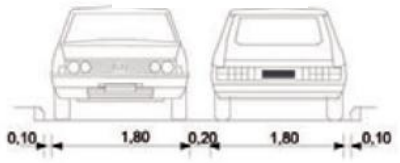
Chaussée de 4,80 à 5,50 m :

- le croisement de deux véhicules légers se fait dans des conditions satisfaisantes de 30 à 50 km/h ;
- le croisement d'un véhicule léger et d'un poids lourd se fait à vitesse réduite ;
- en section courante, le croisement de deux poids lourds n'est pas possible (sauf en montant sur le trottoir ou aux interruptions du stationnement, aux intersections).

Chaussée de plus de 5,50 m :

- le croisement de deux véhicules légers se réalise facilement en écoulement libre à des vitesses de 50 km/h ou plus. De fait, on évite les chaussées de plus de 6,50 m qui induisent des vitesses élevées pour les véhicules légers ;
- le croisement de deux poids lourds est possible ; pour une chaussée de moins de 6 m il se fait à vitesse réduite, en présence de ligne de bus régulière la largeur est d'au moins 6 m

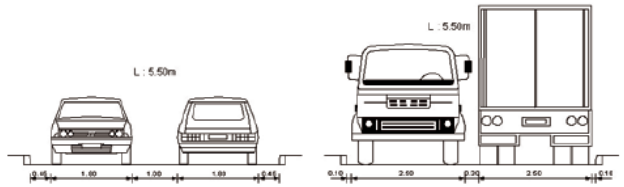
L = 4,00 m



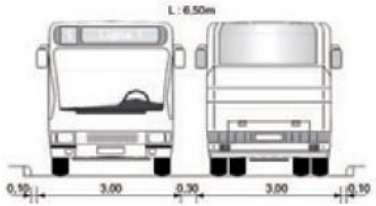
L = 5,00 m



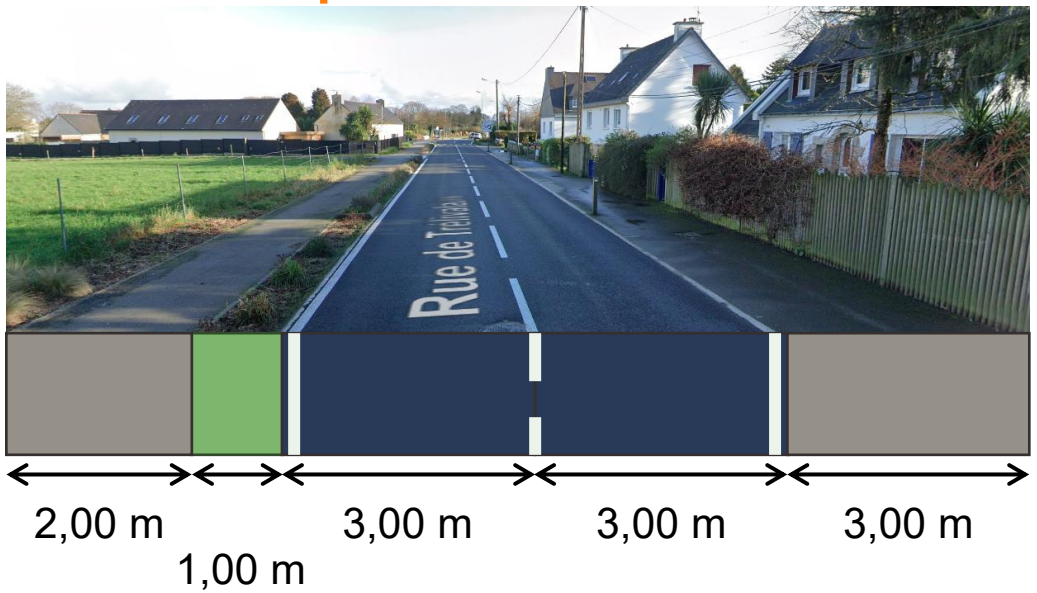
L = 5,50 m



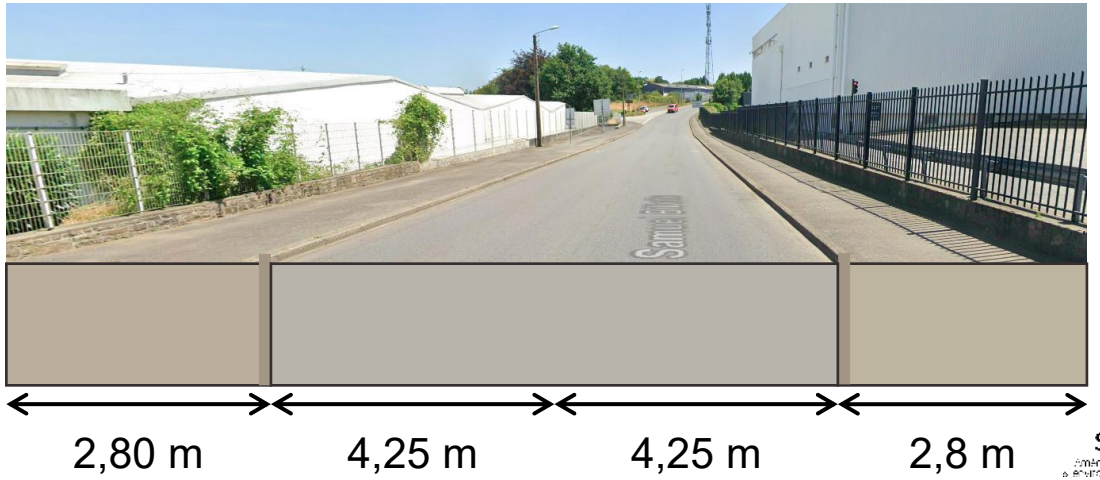
L = 6,50 m



Exemple rue de Trélivalaire

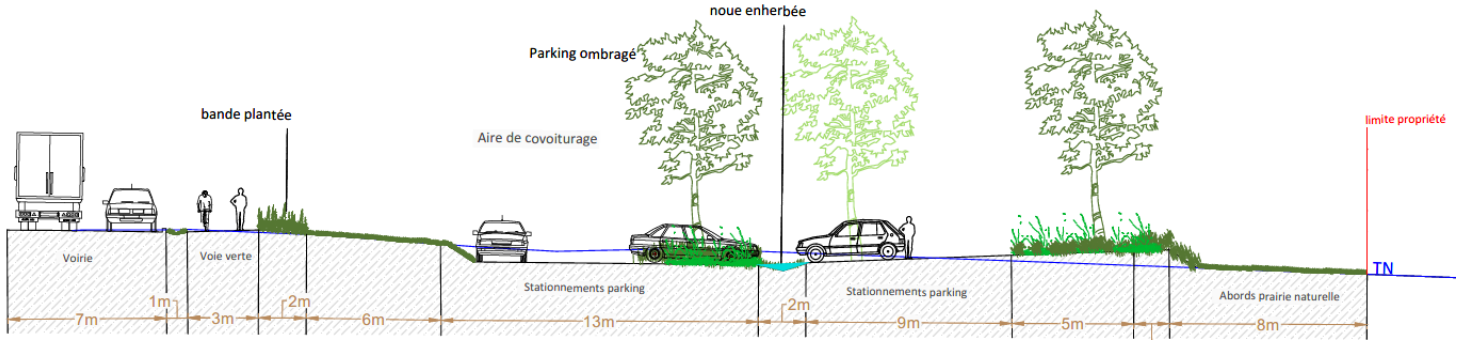


Exemple rue S. Billette actuelle



Zoom sur l’aire de covoiturage





Exemples d’aménagements





02
Synthèse des enjeux

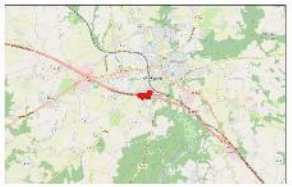


Synthèse des enjeux

- **Relief : un relief assez marqué, notamment au sud**
- **Emprises : une exiguïté au nord comme au sud**
- **Paysage : les formations végétales existantes de part et d'autre de l'infrastructure masquent les covisibilités vers et depuis la route**
- **Biodiversité : avifaune, reptiles, chiroptères et mollusques constituent les principaux enjeux**
- **Trafic : rééquilibre des flux d'entrée / sortie sur le territoire de Quimperlé, en lien avec l'activité économique**
- **Déplacements : apaiser la circulation automobile et offrir un itinéraire sécurisé pour les mobilités actives**
- **Bruit : RN165, principale émettrice**

Enjeux biodiversité

- Avifaune : 5 espèces patrimoniales et 12 espèces protégées mais communes
- Reptiles: 3 espèces protégées
- Chiroptères : 7 espèces protégées
- Mollusque : escargot de Quimper





Enjeux biodiversité

- **Réalisation d'un inventaire 4 saisons / sur un cycle biologique complet**

Passages réalisés :

2024 : avril, juin ;

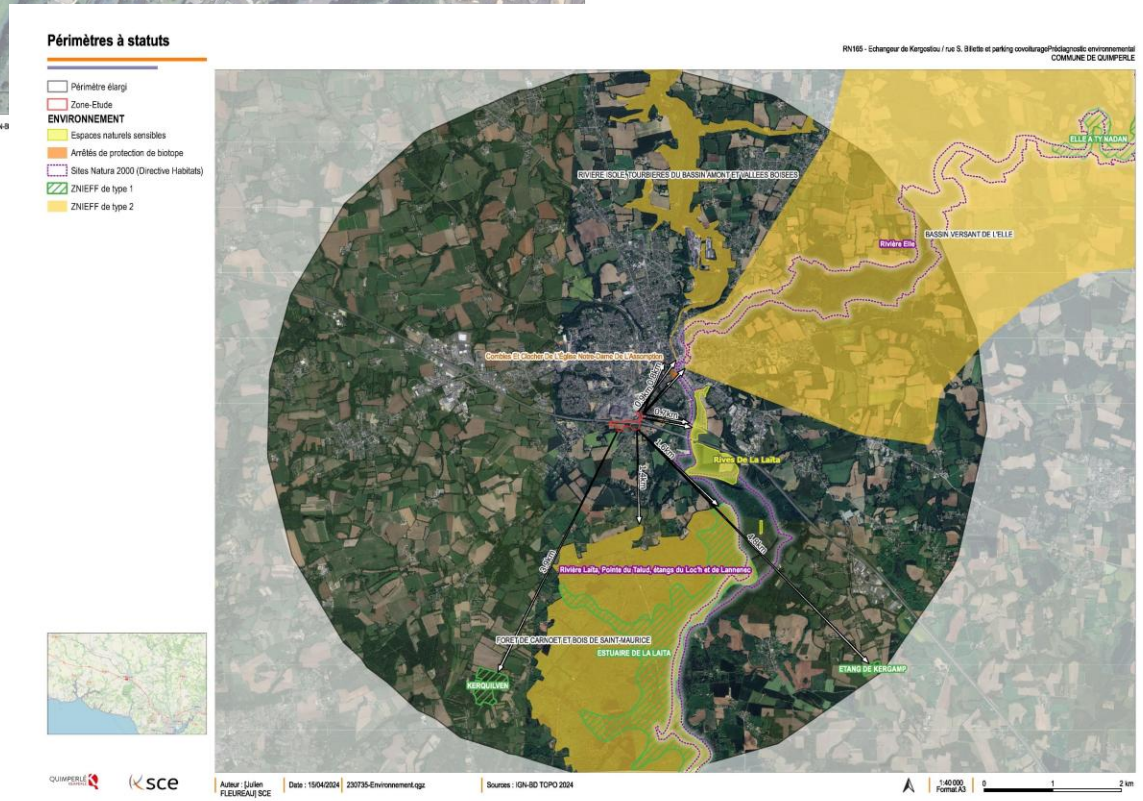
2025 : janvier, mars, avril, mai, juin, juillet, aout,

Zonages pédologiques (zones humides) : avril 2024

- **Analyse des enjeux avec les différents périmètres de protections réglementaires, conventionnels**

Natura 2000, ZNIEFF, TVB, ENS, etc,





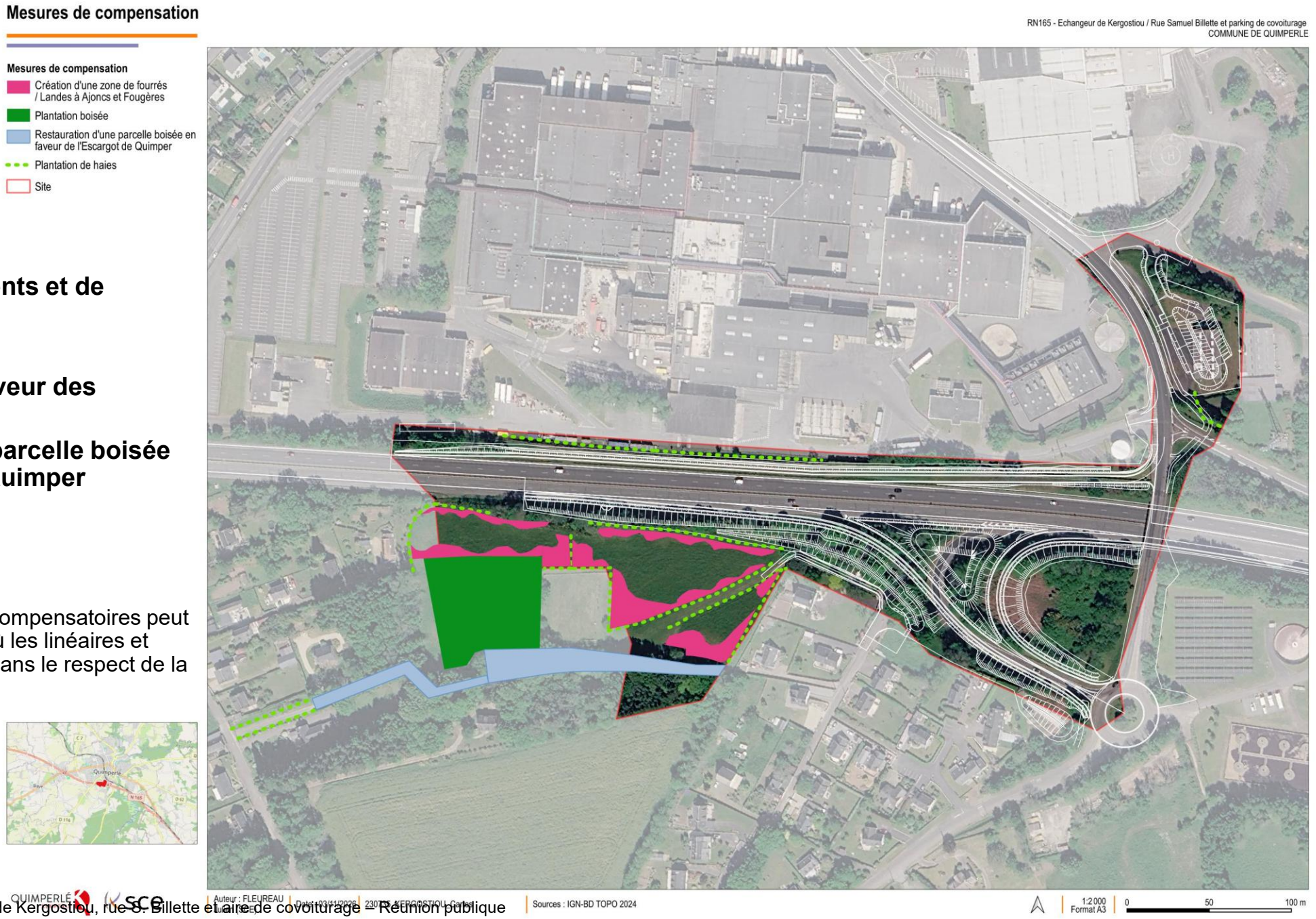
Enjeux biodiversité



Réduction des impacts :

- **Mise en défens des zones sensibles**
- **Gestion des espèces exotiques envahissantes**
- **Adaptation du calendrier travaux**
- **Interdire l'accès des espèces peu mobiles aux zones de travaux**
- **Contrôle des gites potentiels et aménagements en faveur des chauves-souris avant chantier**
- **…**

Enjeux biodiversité



Compensation :

- **Création de boisements et de fourrés**
- **Création de haies**
- **Aménagement en faveur des chauves-souris**
- **Restauration d'une parcelle boisée pour l'Escargot de Quimper**

Nota : le projet des mesures compensatoires peut être adapté dans la mesure où les linéaires et surfaces sont respectées, et dans le respect de la fonctionnalité écologique

Enjeux qualité de l’air

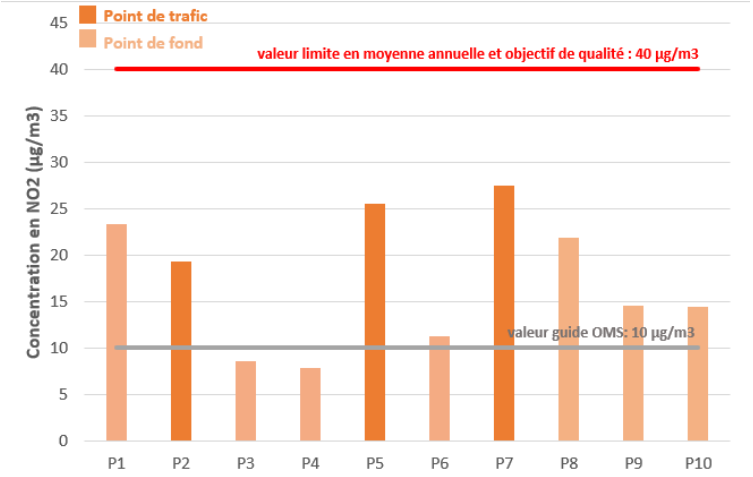
Existence d’un guide spécifique pour la réalisation des études qualité de l’air réalisé par le CEREMA

Dans le cas présent : niveau II => réalisation de 2 campagnes de mesures (hiver / été) pendant 15 j

Polluant étudié : dioxyde d’azote (NO2) sur 10 points de mesures

- **État initial / actuel :**

L’ensemble des points respecte la valeur réglementaire de 40 µg/m3. Il est à noter qu’avec la mise en place de la future réglementation à l’horizon 2030 (20 µg/m3), des dépassements ponctuels seraient observés.



- **Avec projet :**

A horizon 2047, les concentrations dans l’ensemble de la zone d’étude sont faibles à modérées, comprises entre 15 et 20 µg/m3. La valeur réglementaire de 40 µg/m3 est donc respectée sur la zone d’étude ainsi qu’à proximité des axes routiers. De même, la future valeur réglementaire de 20 µg/m3 est également respectée.

La mise en place du projet n’induit pas d’évolution significative des concentrations en dioxyde d’azote (+1% soit une augmentation des concentrations modélisées de l’ordre de 0,2 µg/m3) et leur dispersion reste concentrée au niveau des axes routiers.

03

Trafic routier



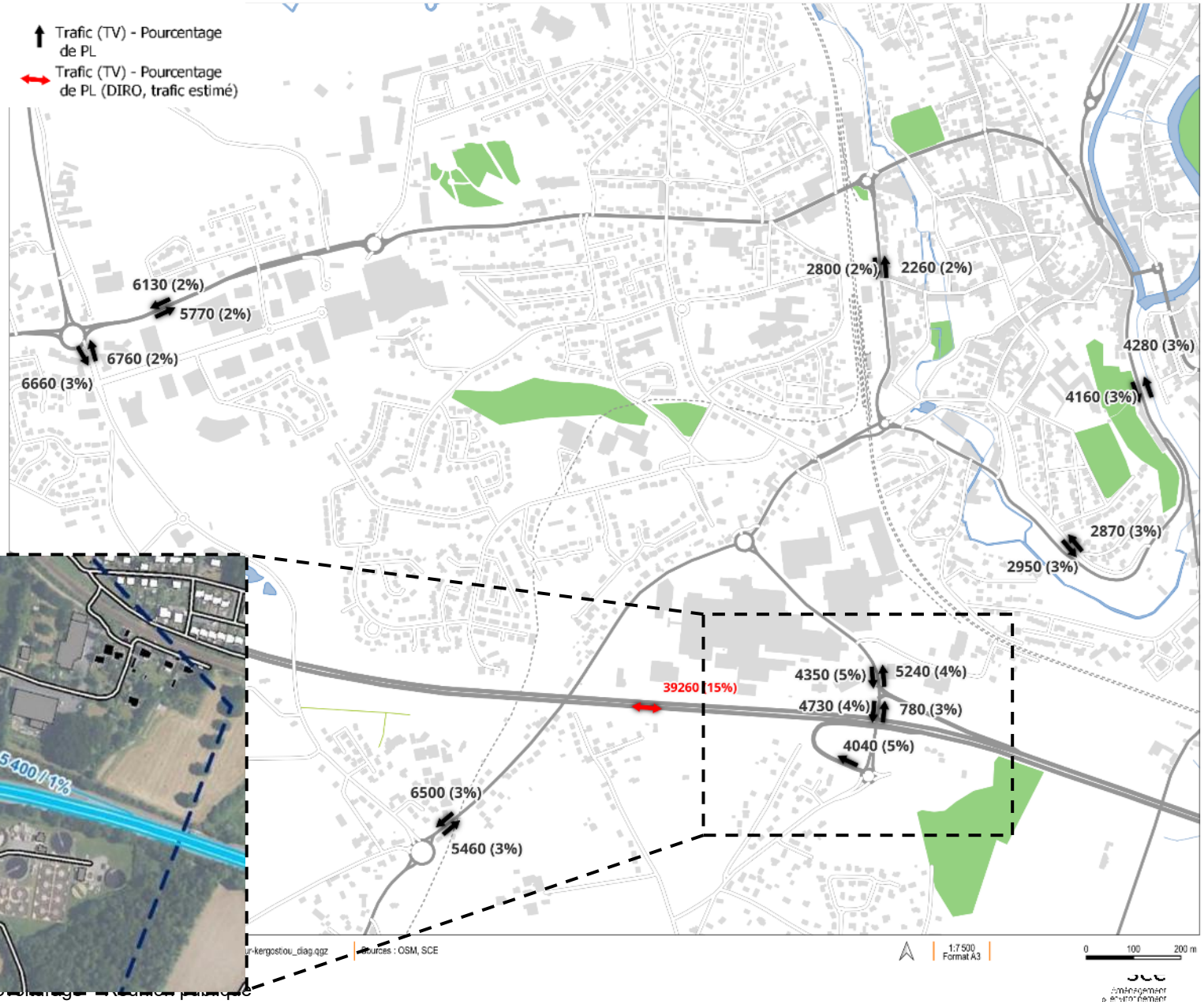
Enjeux de trafic routier

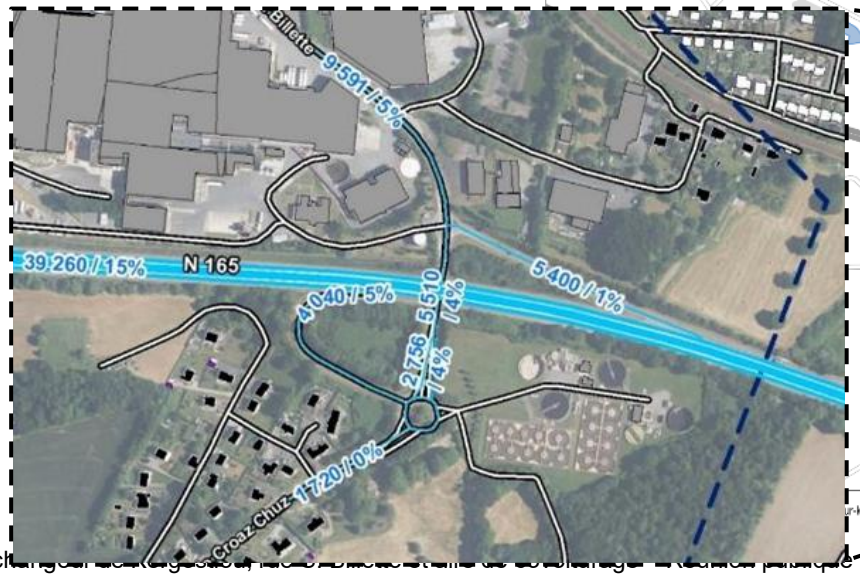
Trafic sans aménagement

horizon + 20ans

Trafic cumulé estimé sur :

- rue A.D. Néel ~13 300 véh/j
- Rue de Moëlan ~12 000 véh/j
- Rue S. Billette ~9 500 véh/j
- N165 ~39 000 véh/j





Enjeux de trafic routier

Trafic en situation projet

horizon mise en service + 20ans

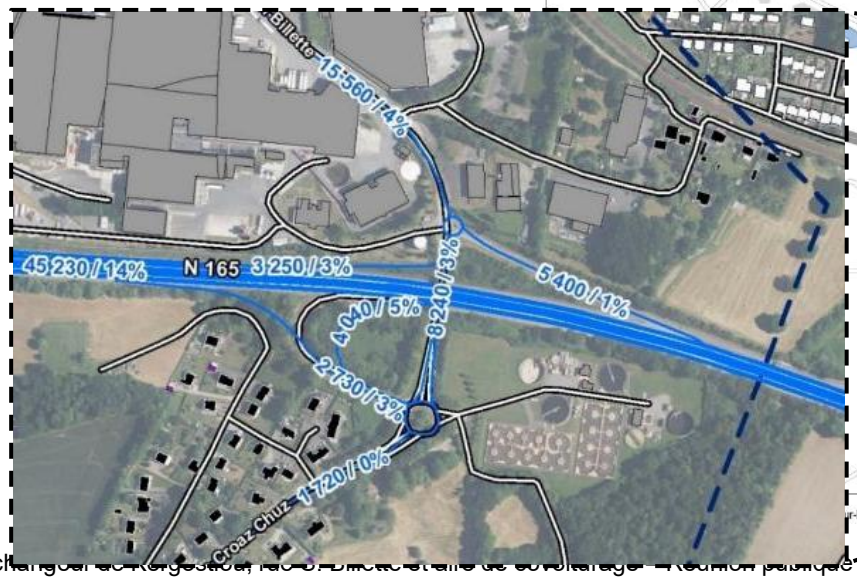
Un report du trafic sur l'axe magistral (RN165) contribuant à alléger le trafic sur les voiries locales

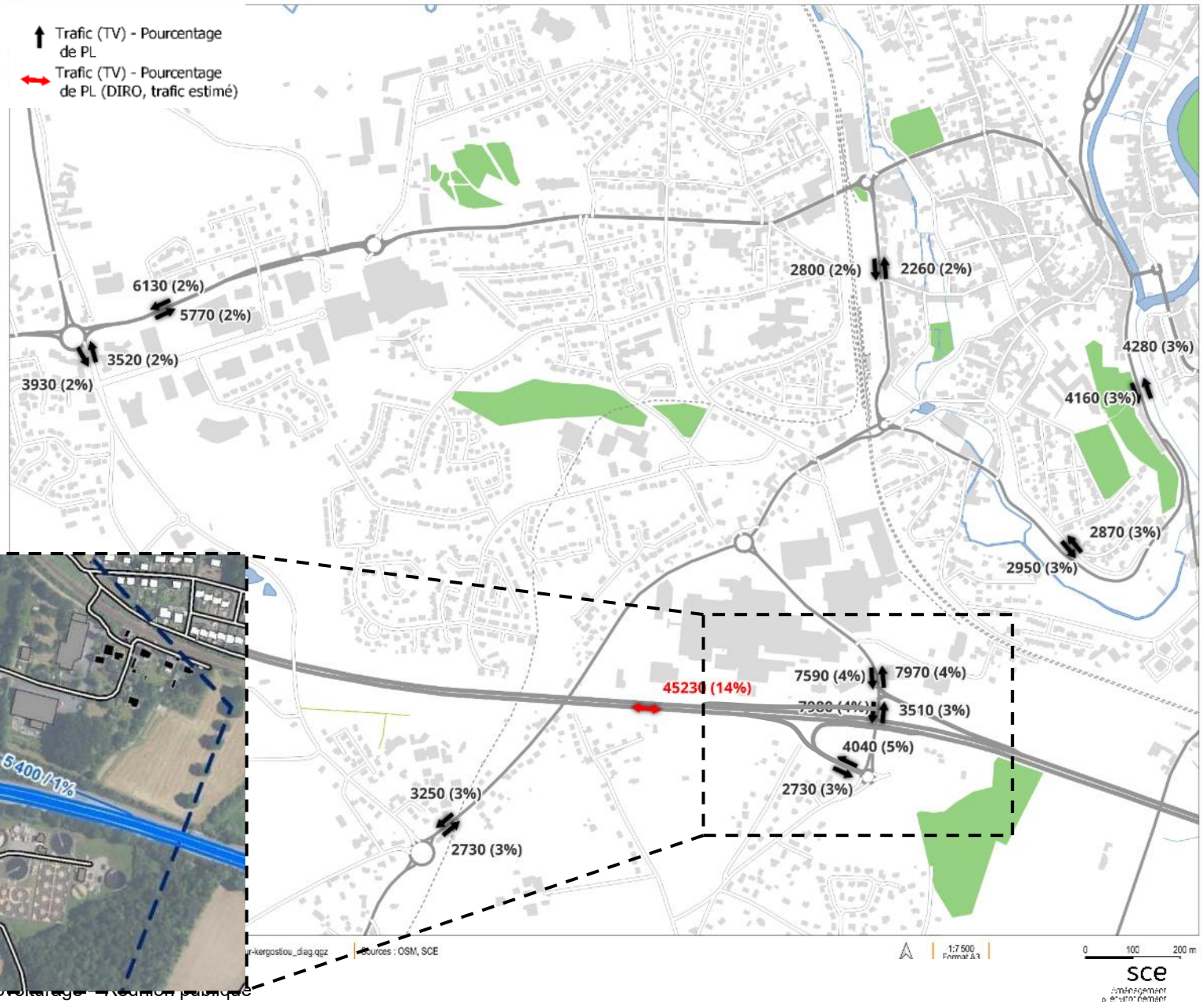
- N165 ~45 000 véh/j (+15%)
- Délestage important (-6 000 véh/j / -50%) des rues A.D. Néel et de Moëlan

Entrée de ville marquée avec report du trafic sur la rue S. Billette

Nouveau trafic porté par les bretelles aménagées :

- entrée ~3 200 véh/j
- sortie ~2 700 véh/j





04

Enjeu acoustique



Méthodologie

Etude acoustique

Caractérisation de l'état initial sonore

- Campagne de mesures acoustiques sur site en parallèle d'une campagne de comptages de trafics routiers
- Simulations des niveaux sonores dans l'ensemble de la zone d'étude par modélisation avec le logiciel « mithrasig »
- Présentation des résultats sous forme de cartographie acoustique

Evaluation de l'impact sonore du projet à l'horizon de + 20 ans après la mise en service

- Simulations des niveaux sonores liés **au projet d'aménagement** dans l'ensemble de la zone d'étude par modélisation avec le logiciel « mithrasig »
- Analyse des résultats des simulations acoustiques au regard des seuils réglementaires
- Proposition de mesures de réduction si des dépassements de seuils sont avérés (écran acoustique, butte de terre, isolation de façade,..)
- Présentation des résultats sous forme de cartographie acoustique

Le bruit

Les généralités

Qu'est-ce que le bruit ?

- Le bruit est une vibration de l'air qui se propage. Il peut devenir gênant lorsque, en raison de sa nature, de sa fréquence ou de son intensité, il est de nature à causer des troubles excessifs aux personnes, des dangers, à nuire à la santé ou à porter atteinte à l'environnement.

Comment le bruit est-il mesuré ?

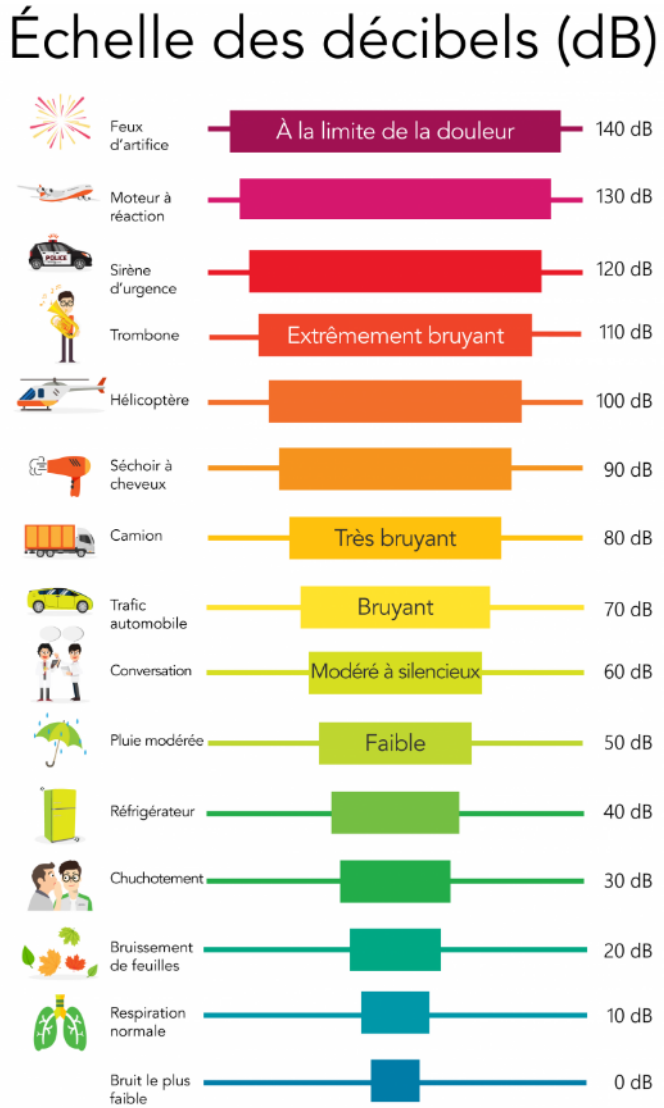
- L'unité de mesure des sons est le décibel (dB) qui correspond à la plus petite variation de pression acoustique susceptible d'être perçue par l'homme. Pour prendre en compte le niveau réellement perçu par l'oreille, on utilise un décibel physiologique appelé décibel A [dB(A)].

Doublement de trafic

- Augmentation du niveau sonore de + 3 dB(A)

Addition de deux sources de bruit

- 60 dB(A) + 70 dB(A) = 70 dB(A)



Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Objectif : identifier les secteurs exposés à des niveaux de bruit excédant les seuils réglementaires
2 indicateurs contrôlés :

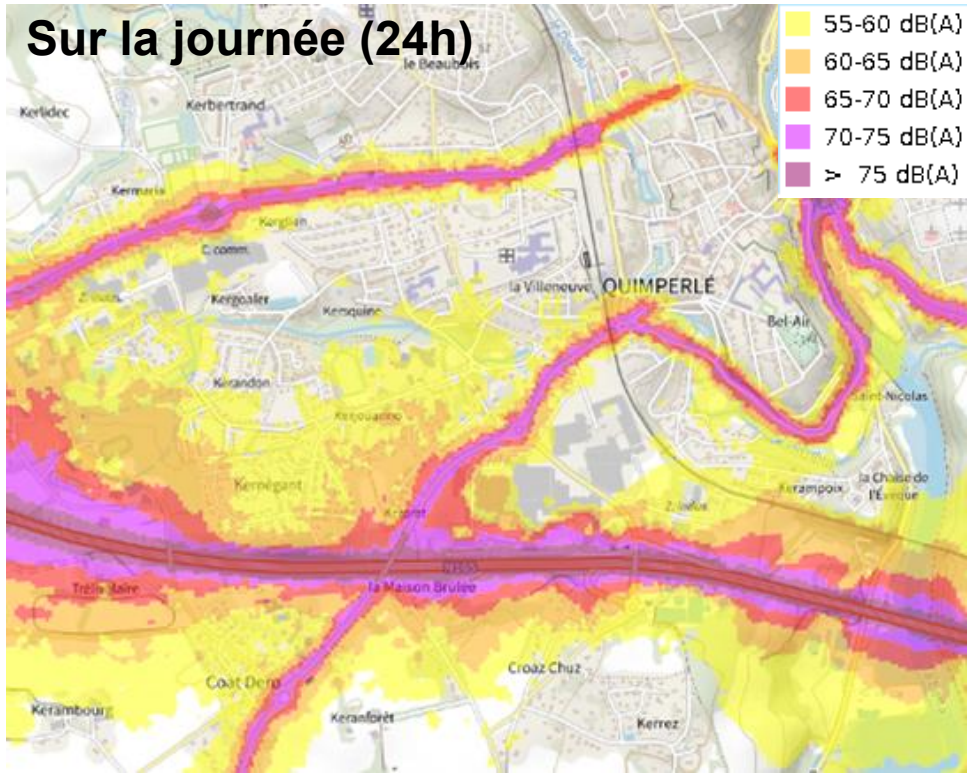
- l'un sur une durée de 24 heures
- l'autre spécifique à la période nocturne (22h-6h)

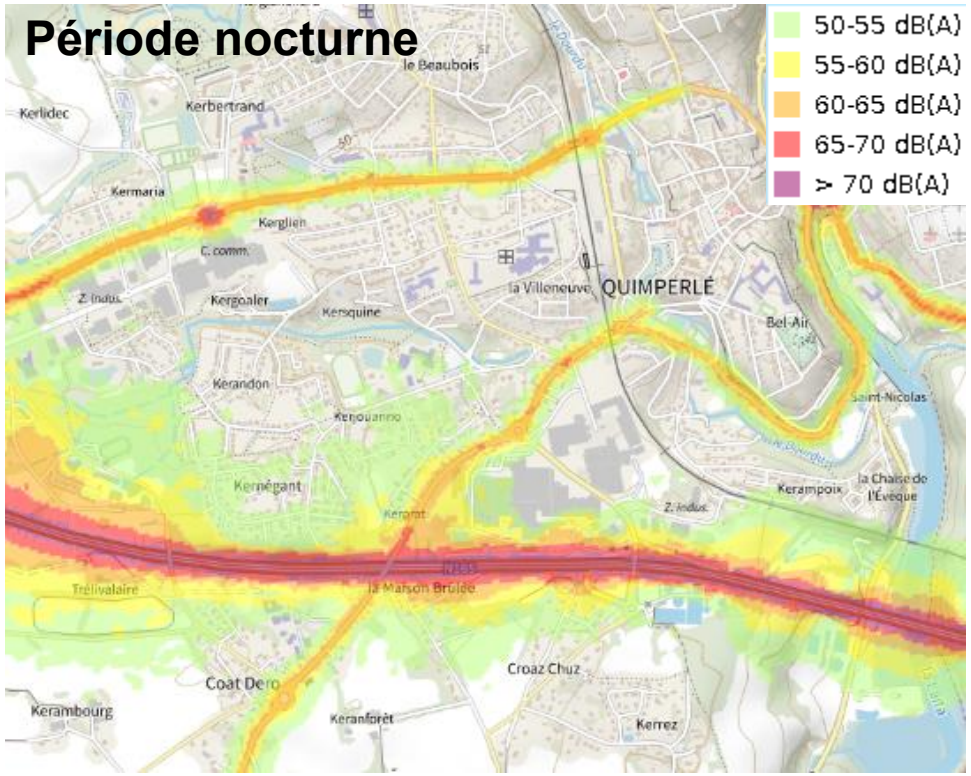
Cartes stratégiques du bruit

(4ème échéance – Finistère)

Cartes de type A : exposition au bruit

Source : DDTM29





Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Dans les secteurs concernés, un diagnostic plus fin peut alors être engagé afin de :

- vérifier le niveau d'exposition au bruit et, si les habitations sont bien des points noirs du bruit (PNB),
- déterminer les mesures qui peuvent être mises en œuvre.

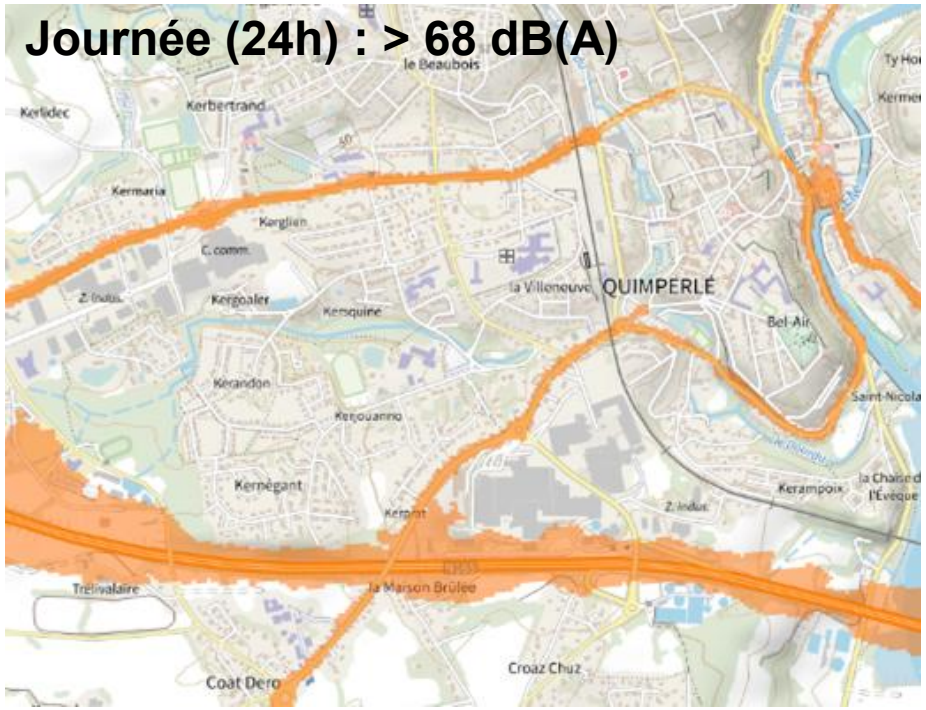
Cette validation est opérée par la DDTM.

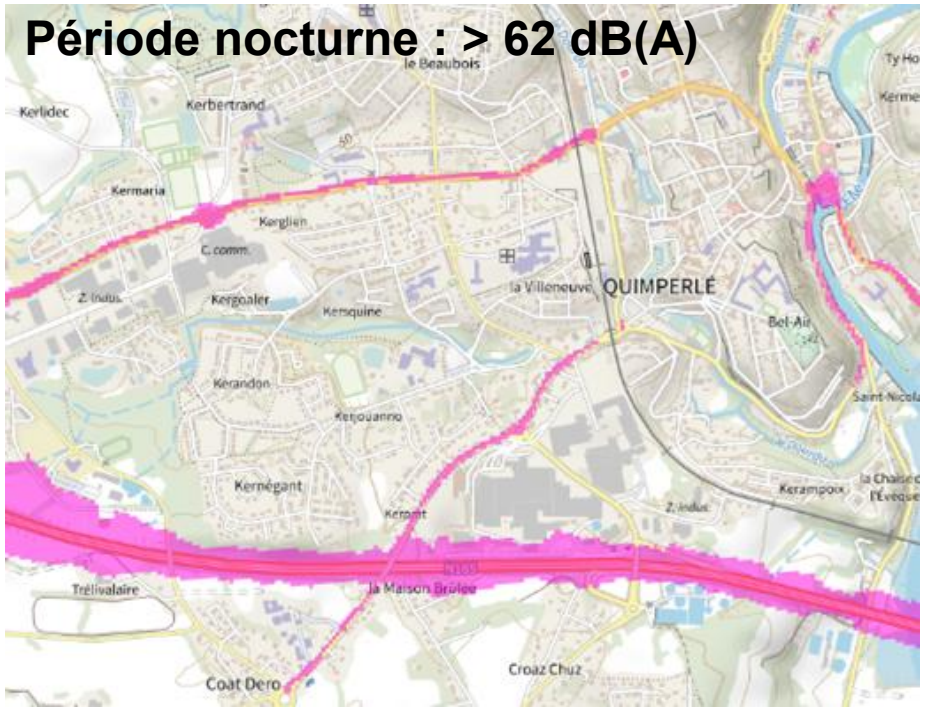
Cartes stratégiques du bruit

(4ème échéance – Finistère)

Cartes de type C : dépassement seuil

Source : DDTM29





Caractérisation de l’état initial sonore

Campagne de mesures acoustiques de 24h

Localisation des 5 points de mesures acoustiques

- Sur la base des usages et de la nature des bâtis dans la zone d’étude
- Vis-à-vis du projet

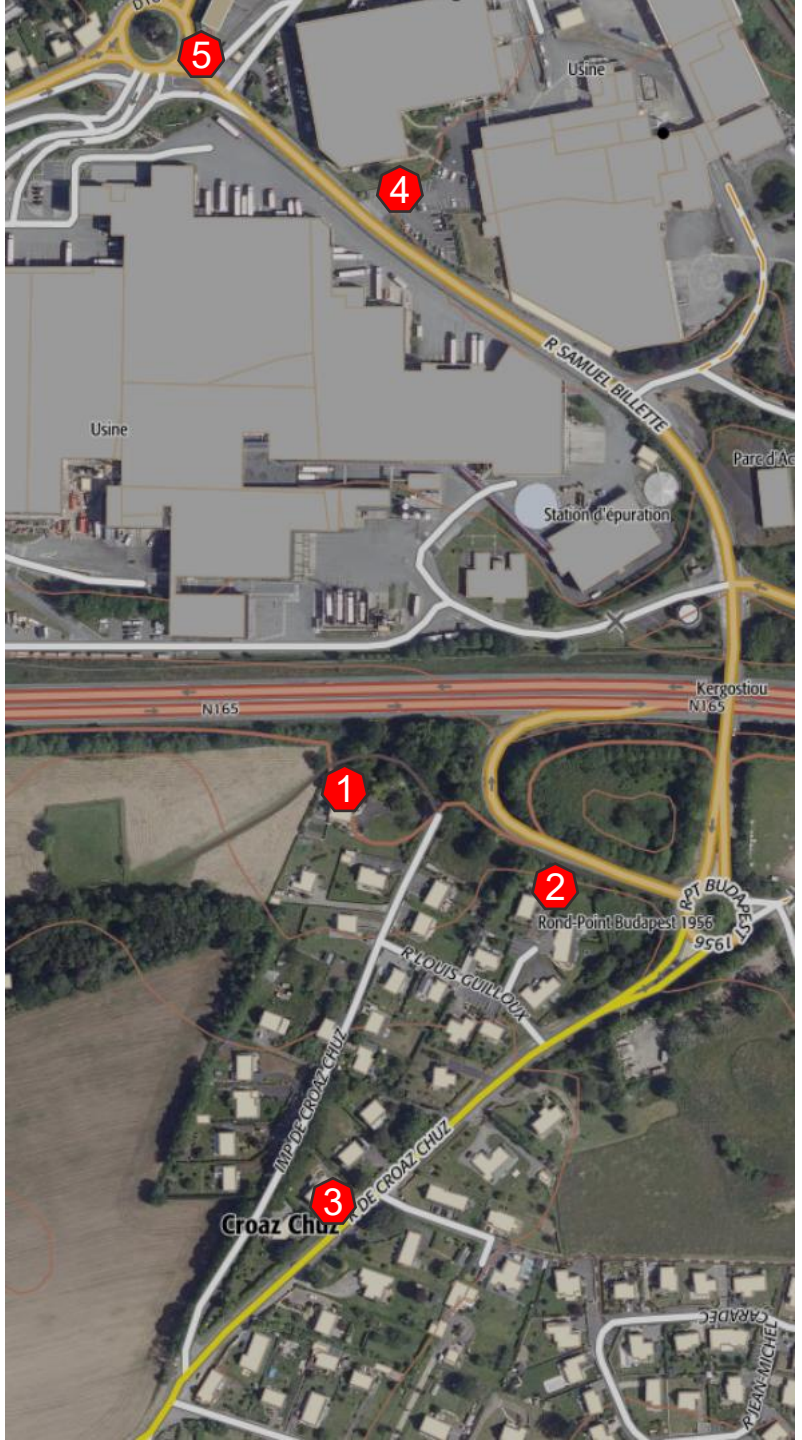












Caractérisation de l’état initial sonore

Détermination des environnements sonores dans la zone d’étude

Modélisation sous le logiciel Mithrasig

Création d’un modèle de terrain en 3D (topologie)

Importation des bâtiments et des infrastructures routières

Position des récepteurs par maillage dans la zone d’étude

Etalonnage du modèle numérique

À partir des résultats des mesures acoustiques

A partir des données de comptages routiers

Simulations des niveaux sonores

Pour les deux périodes de référence :

- diurne (6h-22h)
- nocturne (22h-6h)





Evaluation de l'impact sonore du projet d'aménagement

Les conditions à respecter sont fixées par l'article 3 de l'arrêté du 5 mai 1995.

Définition de la modification ou transformation significative d'infrastructure

Au sens des articles R.571-44 à 52 du code de l'Environnement, une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante est démontrée lorsque les deux conditions ci-dessous sont réunies :

- **Des travaux doivent être réalisés sur l'infrastructure concernée ;**
- **Les travaux doivent induire une augmentation des niveaux sonores à terme supérieure à 2 dB(A) par comparaison entre la situation sans et avec aménagement.**

➔ **Ces 2 conditions sont remplies au niveau des habitations du hameau de Croas Chuz**

➔ **Mise en œuvre de protections à la source : merlon + écran selon disponibilité d'emprises**

➔ **Renforcement potentiel de l'isolation acoustique des façades (vitrage acoustique aux étages)**

Seuils admissibles applicables en période diurne :

Contribution sonore initiale de l'infrastructure LAeq (6h-22h) en dB(A)	Contribution sonore maximale admissible après travaux LAeq (6h-22h) en dB(A)
≤ 60	60
60 < LAeq ≤ 65	Contribution initiale
> 65	65

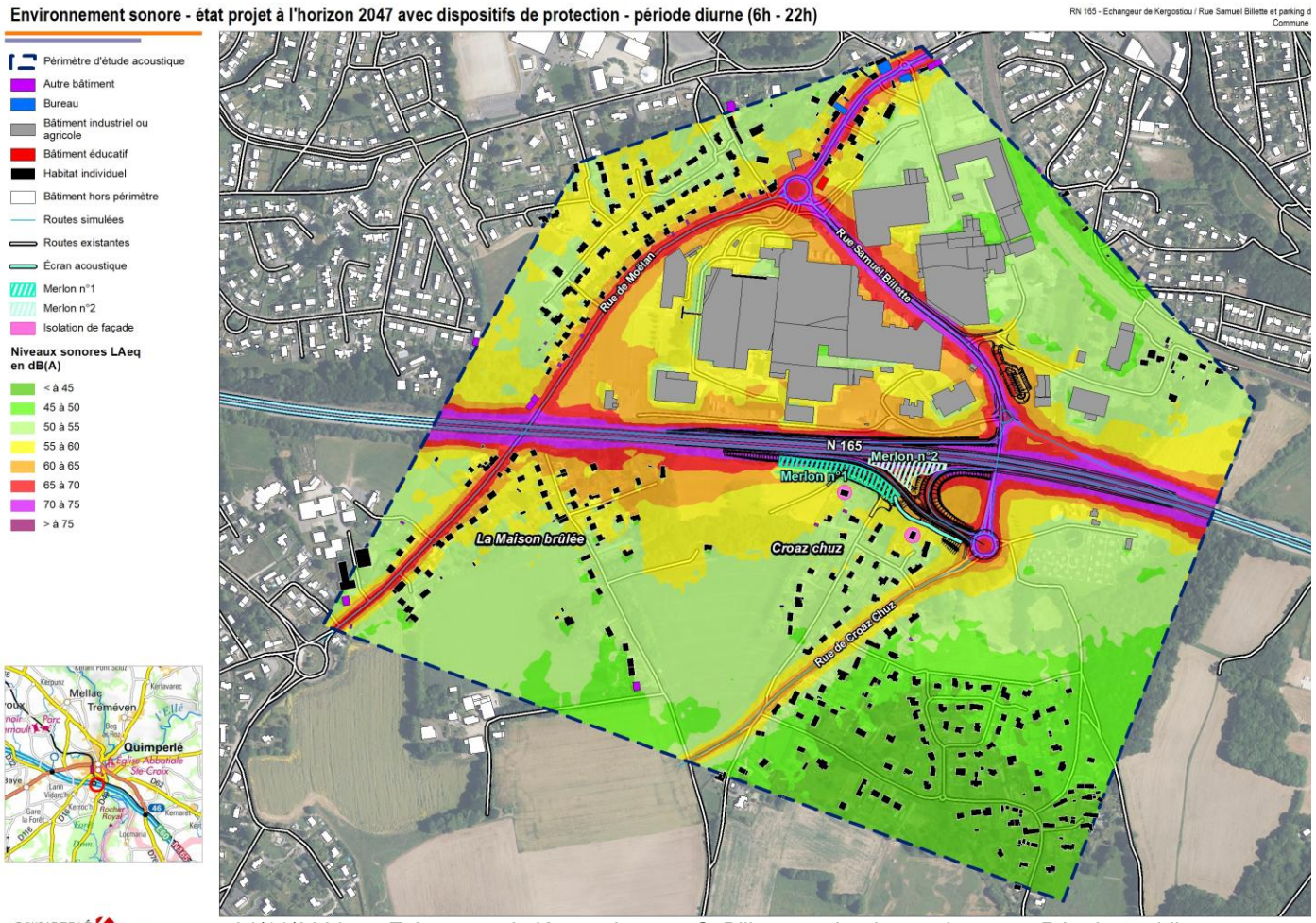
Seuils admissibles applicables en période nocturne :

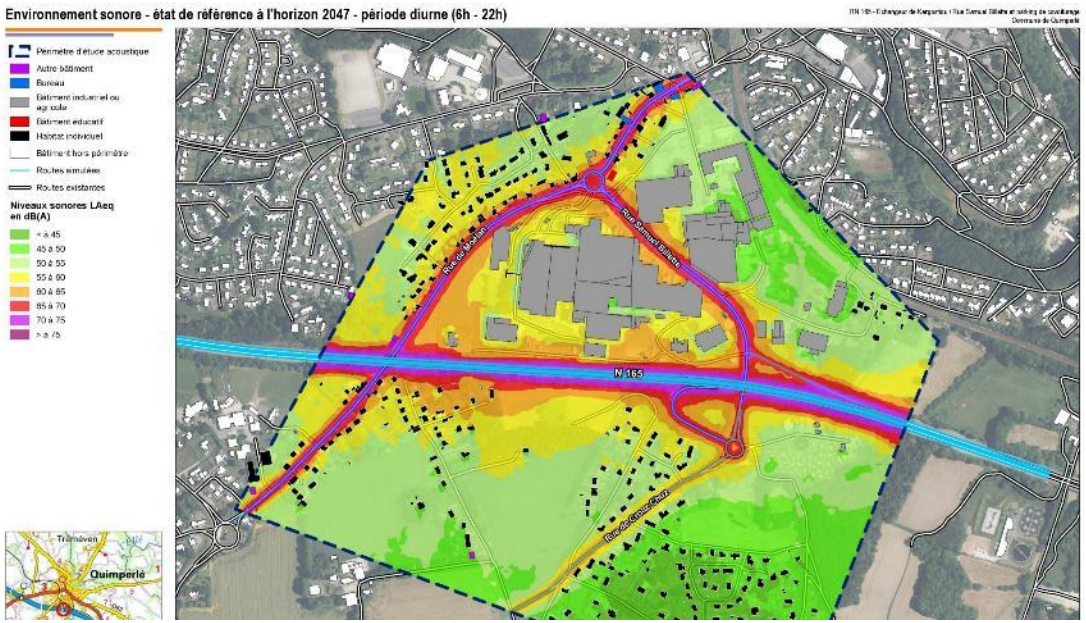
Contribution sonore initiale de l'infrastructure LAeq (22h-6h) en dB(A)	Contribution sonore maximale admissible après travaux LAeq (22h-6h) en dB(A)
≤ 55	55
55 < LAeq ≤ 60	Contribution initiale
> 60	60

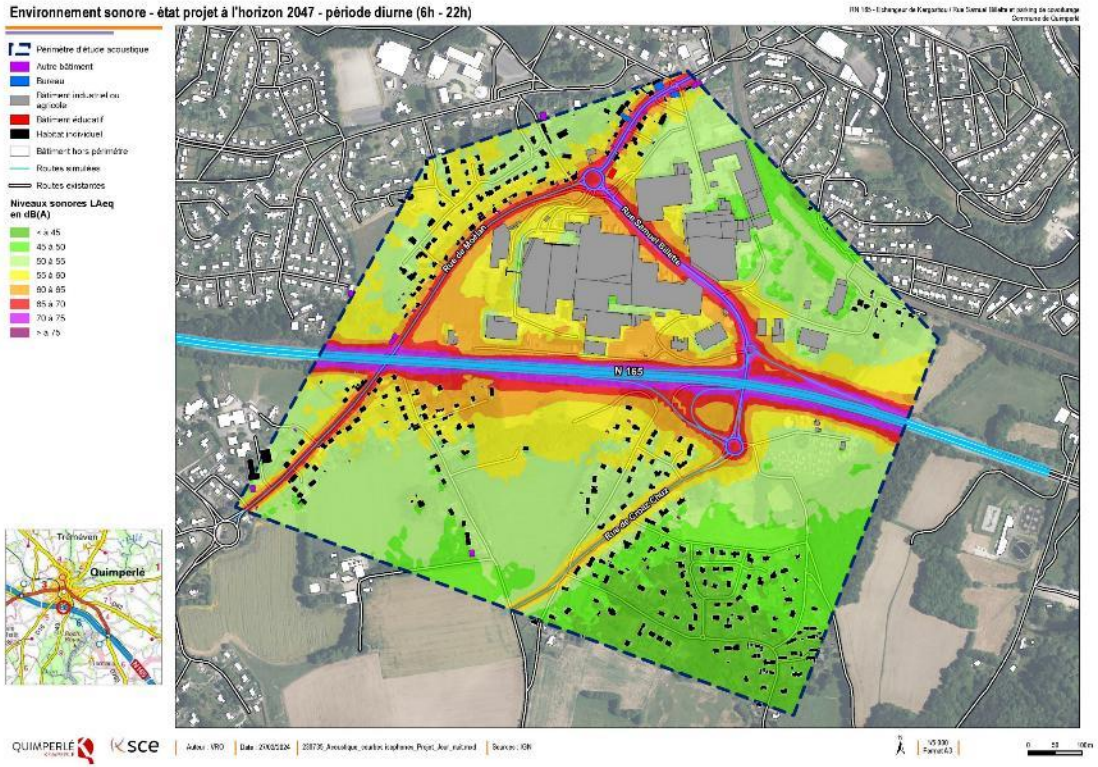
Evaluation de l’impact sonore du projet d’aménagement

Simulation des niveaux sonores

Période diurne



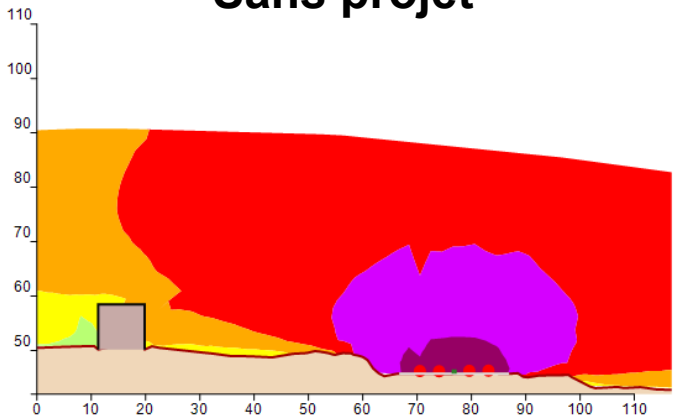
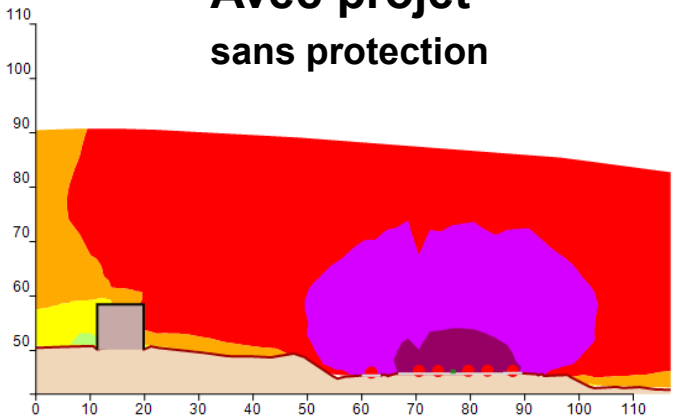
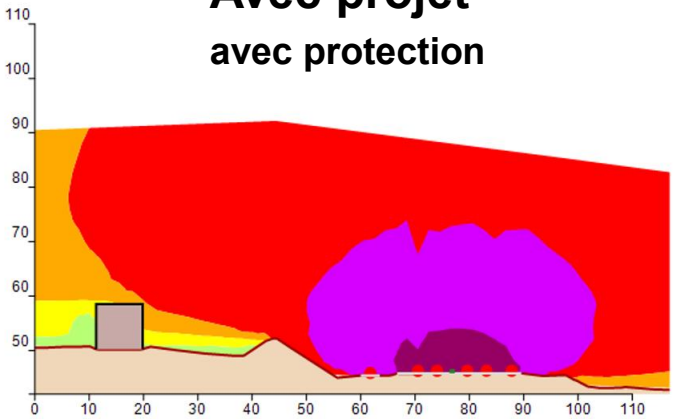
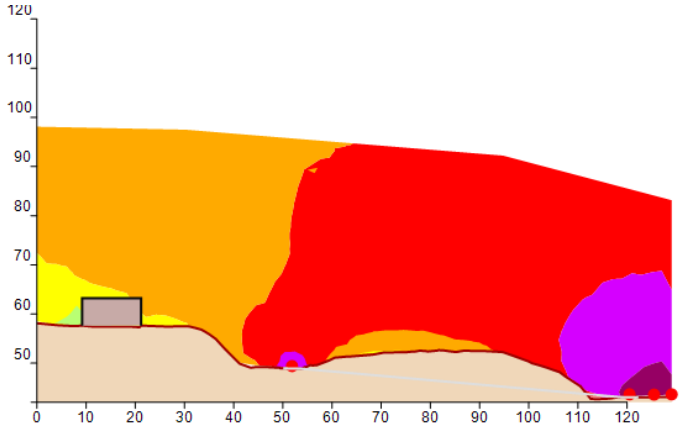
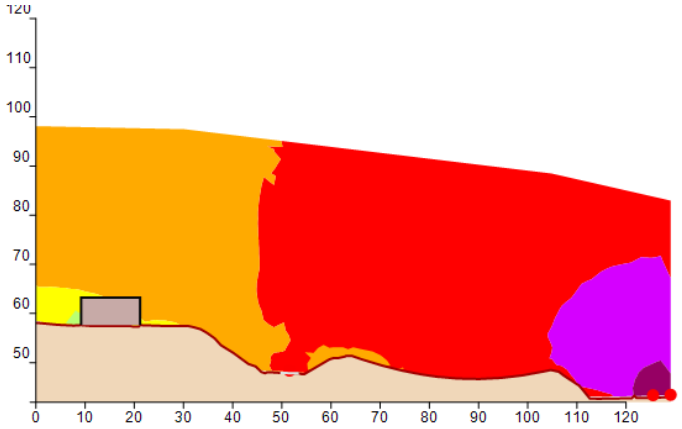
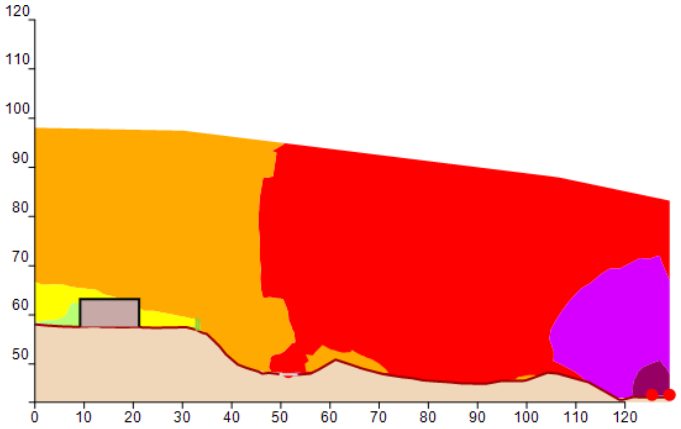




Evaluation de l'impact sonore du projet d'aménagement

Simulation des niveaux sonores (période diurne)

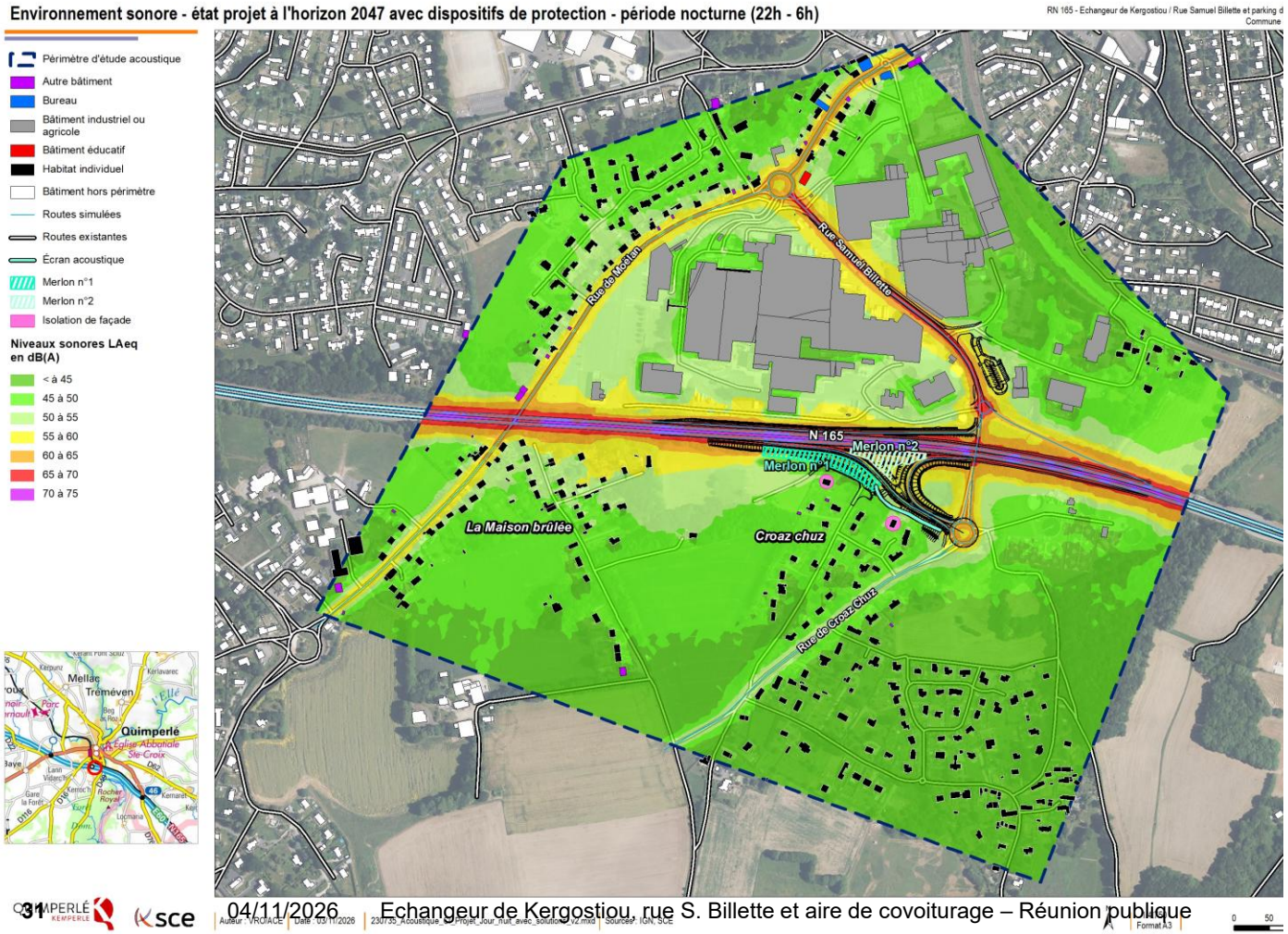


	Sans projet	Avec projet sans protection	Avec projet avec protection
Coupe AA'			
Coupe BB'			

Evaluation de l’impact sonore du projet d’aménagement

Simulation des niveaux sonores

Période nocturne







Exemple d’écran acoustique (Pluneret)







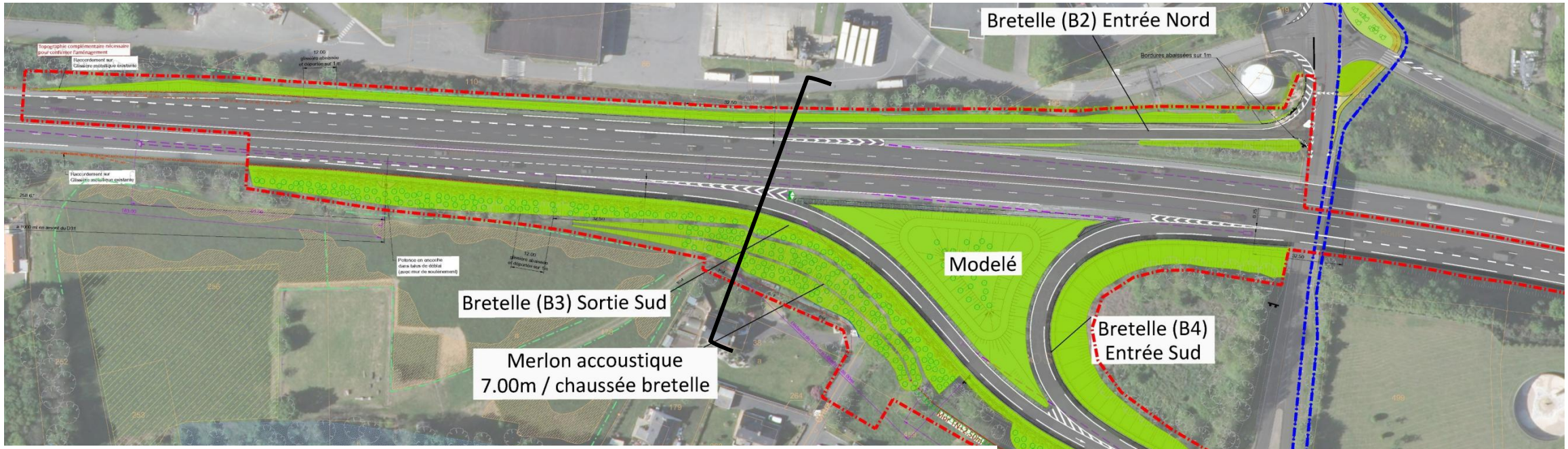


05

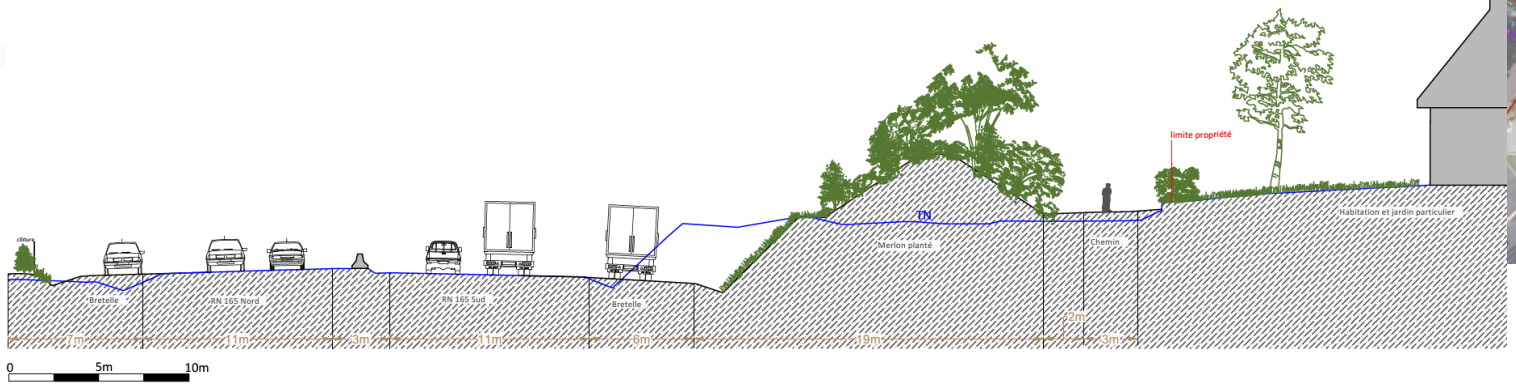
Intégration paysagère



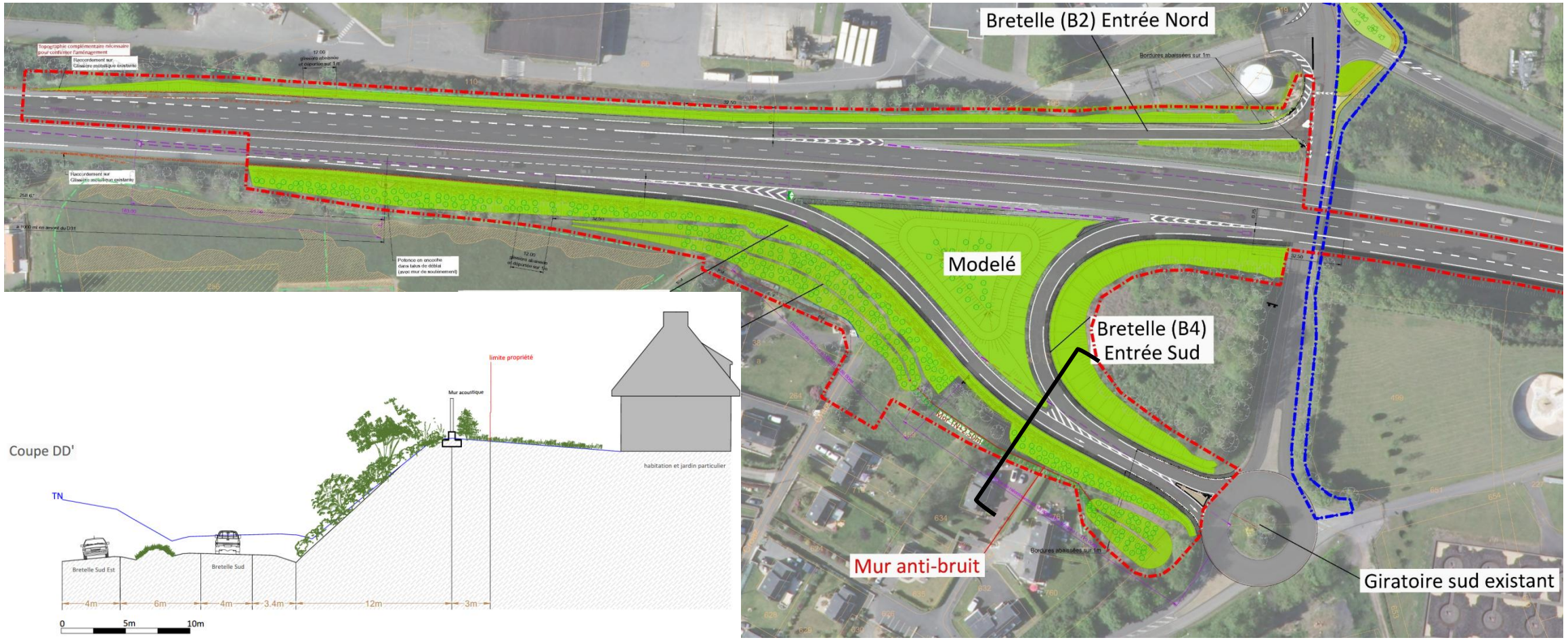
Intégration paysagère



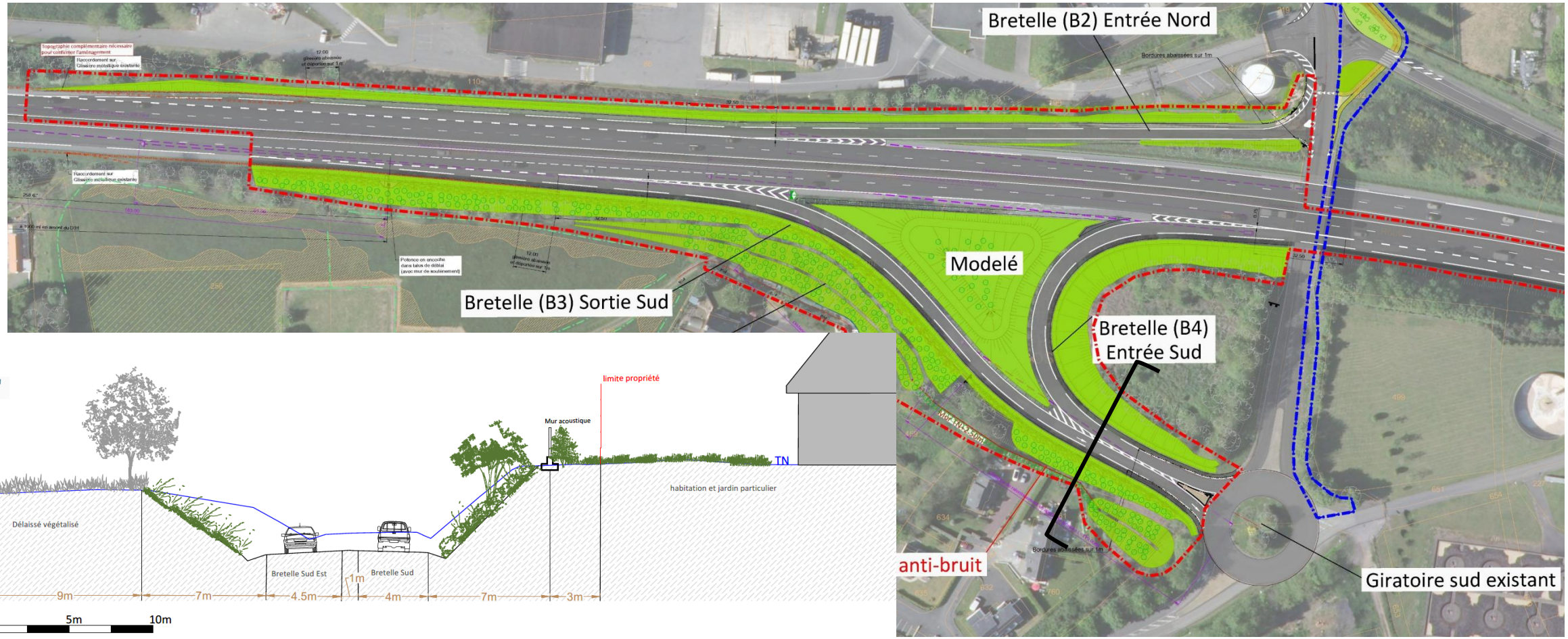
Coupe CC'



Intégration paysagère



Intégration paysagère



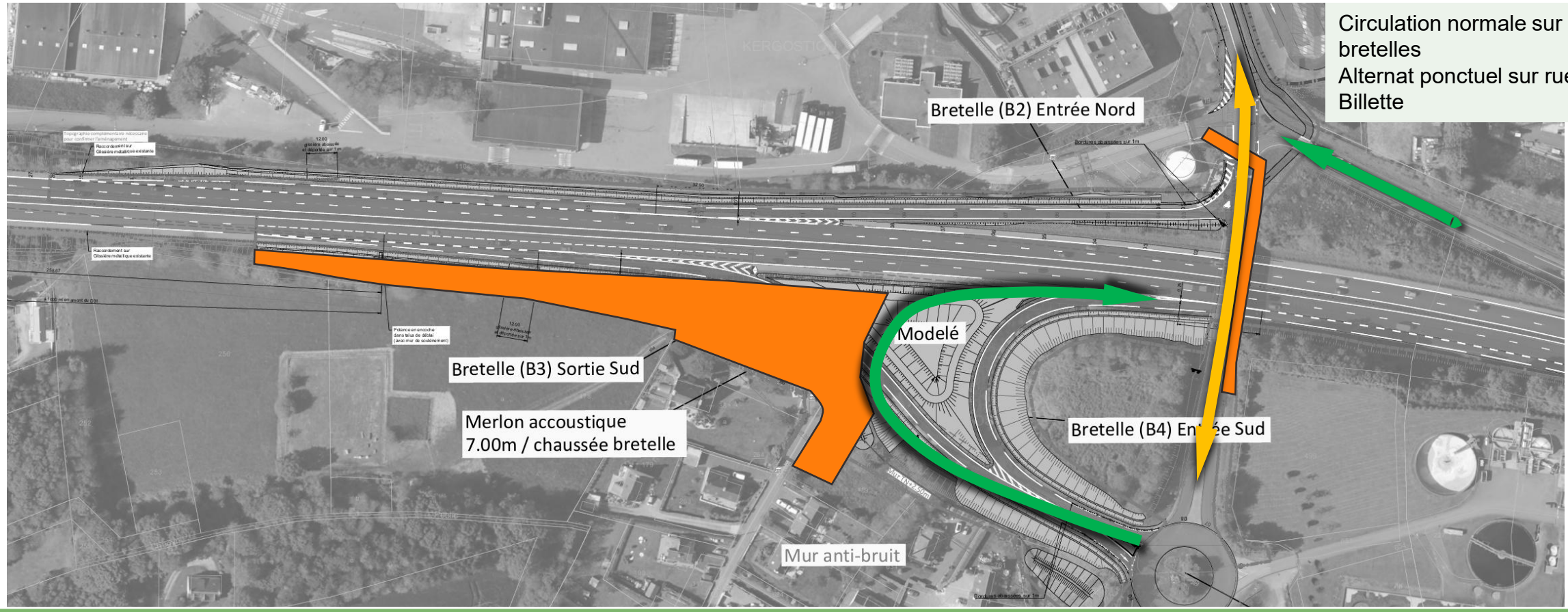
Coupe EE'

06

Phasage des travaux

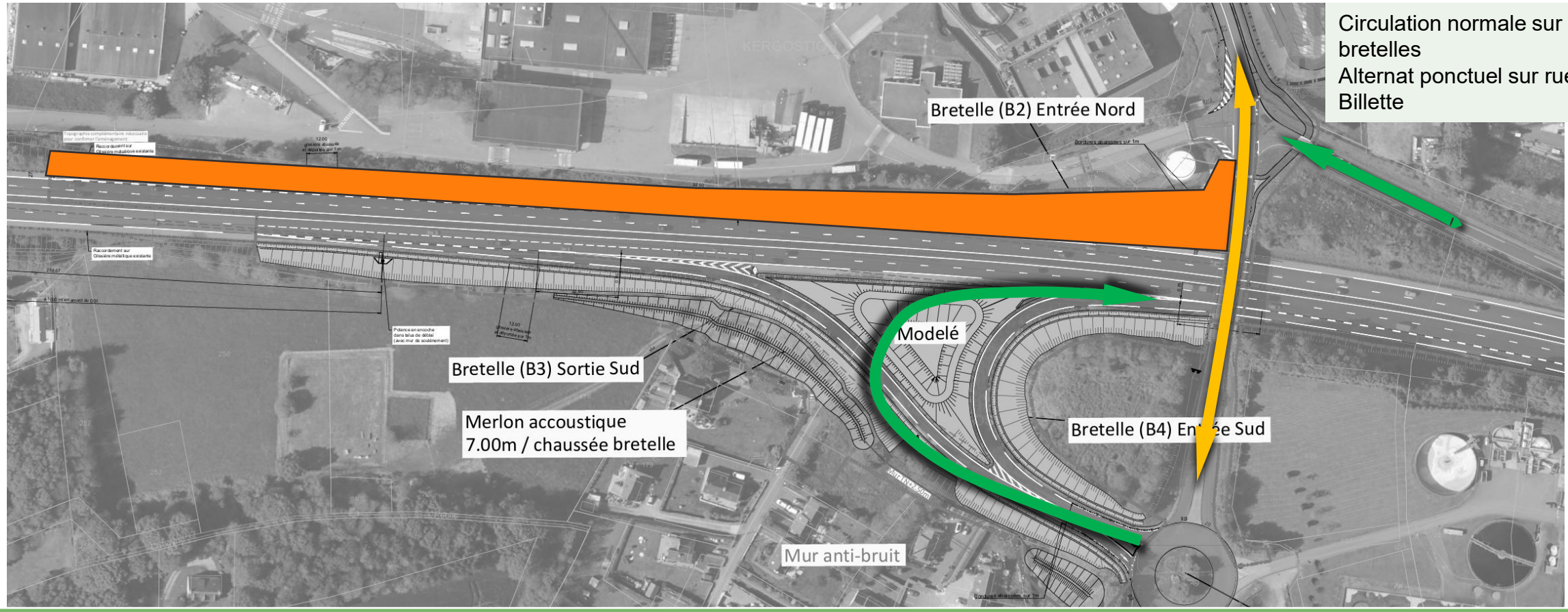


Phasage des travaux



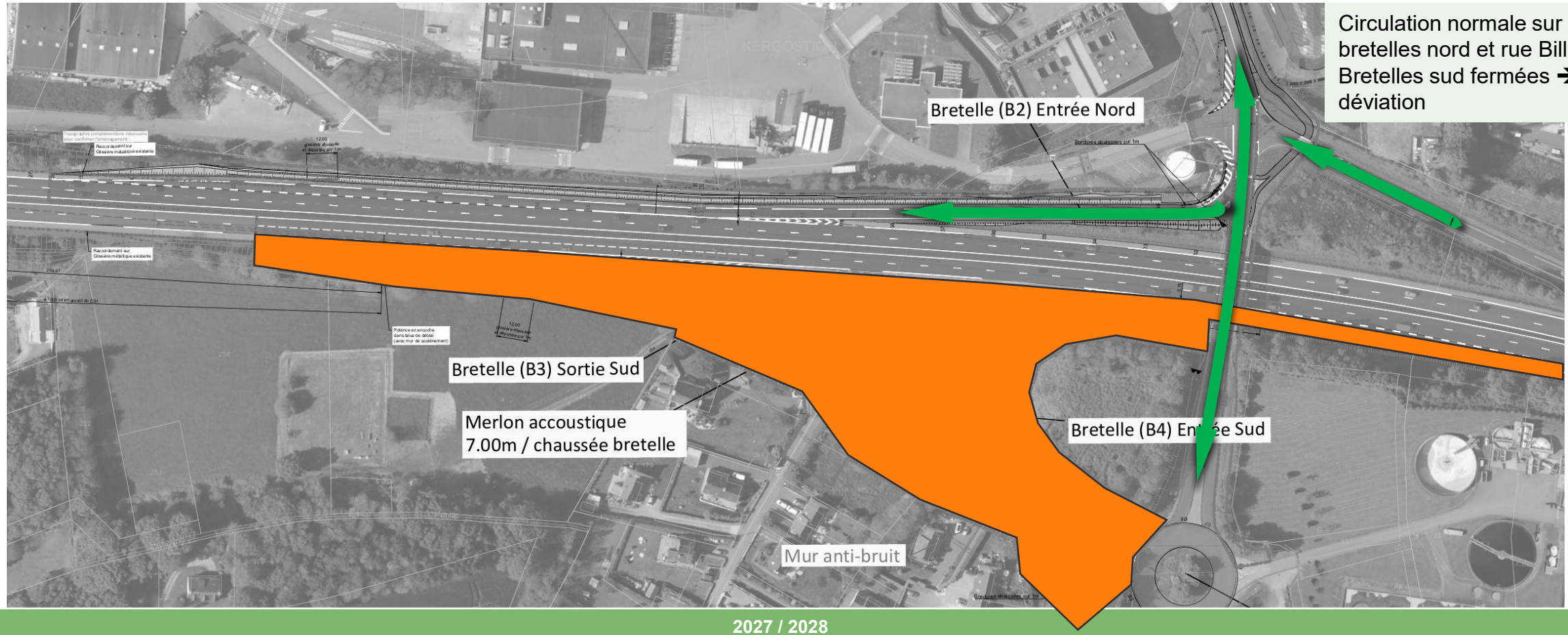
2027 / 2028														
M0	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14
Travaux préparatoires	Phase 1 – nouvelle bretelle nord				Ph 2	Phase 3 – bretelles sud								Ph 4

Phasage des travaux



2027 / 2028														
M0	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14
Travaux préparatoires	**Phase 1 – nouvelle bretelle nord**				**Ph 2**	Phase 3 – bretelles sud								Ph 4

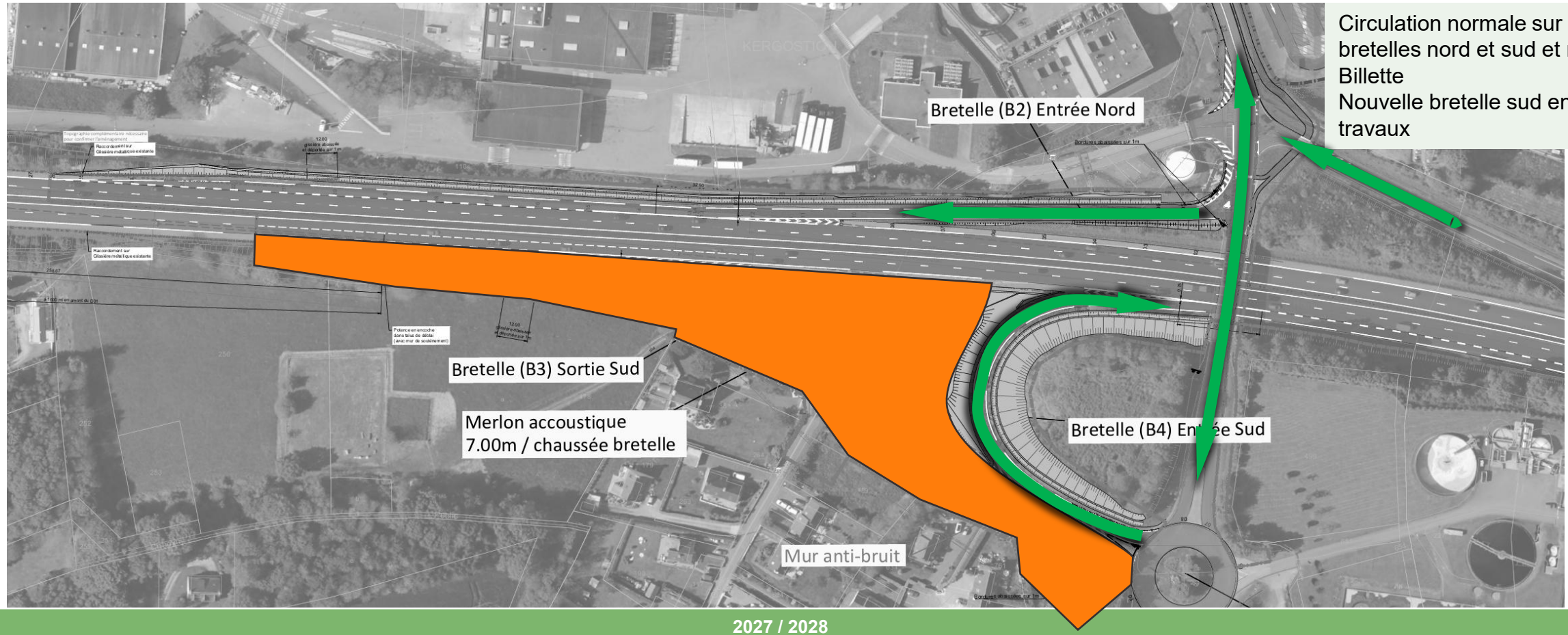
Phasage des travaux



Circulation normale sur bretelles nord et rue Billette
Bretelles sud fermées ➔ déviation

2027 / 2028														
M0	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14
Travaux préparatoires	Phase 1 – nouvelle bretelle nord				Ph 2	**Phase 3 – bretelles sud**								Ph 4

Phasage des travaux



Circulation normale sur bretelles nord et sud et rue Billette
Nouvelle bretelle sud en travaux

2027 / 2028

M0	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14
Travaux préparatoires	Phase 1 – nouvelle bretelle nord				Ph 2	**Phase 3 – bretelle B3 et écran acoustique**								**Ph 4**

07

Modalités de la concertation



Modalités de la concertation

Objectifs poursuivis par la concertation :

- Permettre au public de prendre connaissance de l'opération d'aménagement d'ensemble de Kergostiou
- Présenter les enjeux et les caractéristiques du projet
- Permettre aux habitants, aux associations locales et autres personnes concernées de formuler des observations ou des propositions
- Éclairer la commune de Quimperlé dans la poursuite de la mise au point du projet

Modalités de la concertation

Modalités de la concertation :

- **Période de concertation :**
  - débute après approbation de la délibération fixant les modalités (29 septembre 2026)
  - se termine lors de la délibération tirant le bilan de la concertation (16 décembre 2026)
- **Dossier d'information disponible sur le site internet de la commune de Quimperlé et à l'accueil des services techniques**
- **1 article de presse portant information sur le projet**
- **1 réunion publique**
- **Possibilité d'adresser un courrier à l'attention de M le Maire de Quimperlé :**
  - par voie postale : 32 rue de Pont-Aven 29391 Quimperlé cedex
  - par voie électronique : voirie@quimperle.bzh
- **Mise à disposition d'un registre consignant toutes les observations**

Contacts sce



Damien DANTHU

Chef de projet infrastructures routières

damien.danthu@sce.fr

06 75 86 91 26



Emilie AUBRY

Chargée de projet Environnement et Biodiversité

emilie.aubry@sce.fr

07 72 00 04 95

sce

Aménagement
& environnement

sce.fr

GROUPE KERAN