

# Mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen

## Réunion publique du 17 juin 2013

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



# ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- La présentation des variantes du projet
- La synthèse de l'analyse comparative

**LA CONCERTATION :**  
**POURQUOI ?**  
**COMMENT ?**

# Pourquoi ce projet?

La “raison d'être” : aménager toute la RN164 à 2x2 voies

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure une liaison régionale est-ouest complémentaire aux deux grands axes littoraux que sont la RN12 (Rennes-Brest) et la RN165 (Nantes-Quimper).

Entre Châteaulin et Montauban de Bretagne (162 km), cette mise à 2x2 voies est déjà réalisée sur 98 km

Les 64 km restants font aujourd'hui l'objet d'un programme global d'études ou de travaux

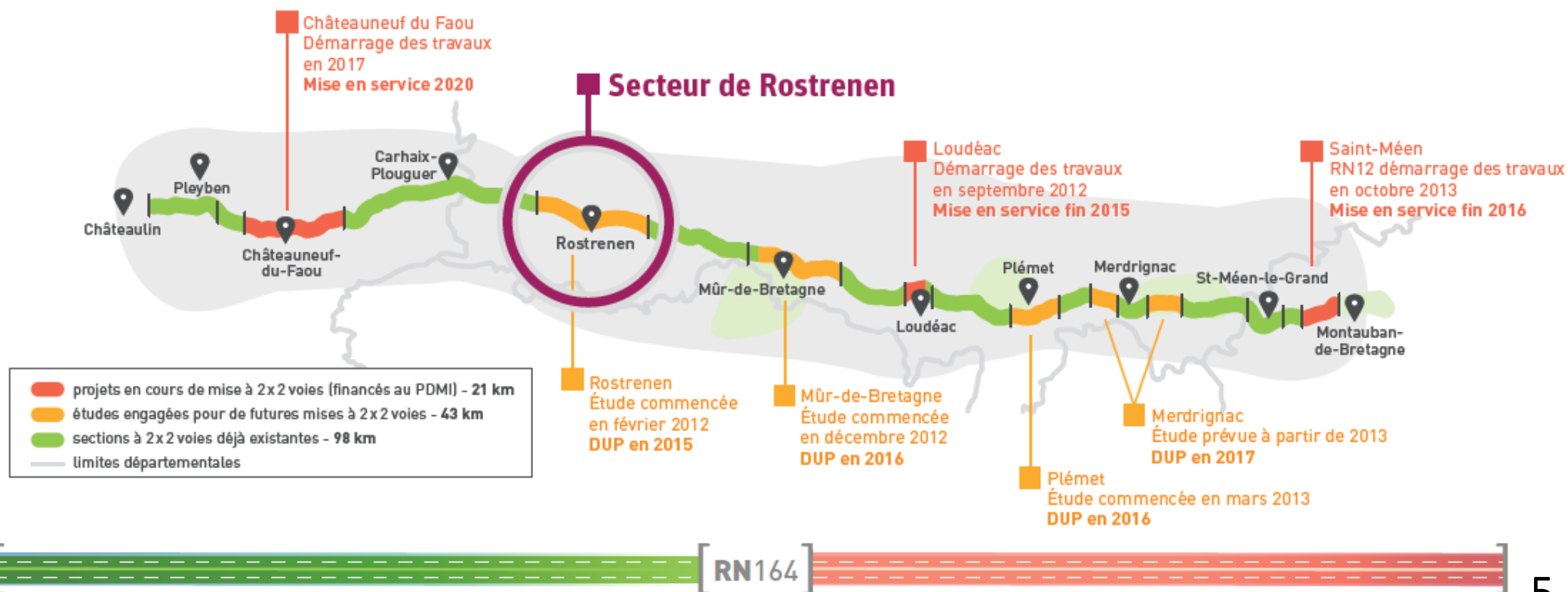


# L'action de l'Etat et de la Région Bretagne sur la RN164

116 M€ investis pour des travaux sur le programme d'investissement 2009-2014

3 M€ de crédits d'études pour porter à la déclaration d'utilité publique des projets sur les 44 km qui resteront ensuite à élargir

Un financement à parts égales (50% Etat, 50% Région)



# L'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

S'inscrit comme un maillon de ce projet historique d'aménagement de la RN164

L'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) de 1995, qui avait donné le cadre de la mise à 2x2 voies de toute la RN164, avait identifié un premier tracé dans le secteur de Rostrenen

Etat et Région ont souhaité reprendre les études : un budget de 850 k€ a été mobilisé

Un comité de suivi, présidé par le Préfet, a été mis en place, associant élus et acteurs locaux à la conduite des réflexions

# Pourquoi concerter?

- **Pour informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations
- **Pour écouter** les avis de la population et de ses représentants
- **Pour dialoguer** afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux de chacun

# Comment se déroule la concertation?

- Elle se déroule dans des conditions qui ont été validées par les communes de Rostrenen, Plouguernevel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix et Glomel
- Elle a lieu du 17 juin au 12 juillet 2013
- A l'issue de la concertation, un bilan en sera tiré, qui sera lui aussi soumis à l'avis des communes avant d'être approuvé puis rendu public



# Comment s'informer et participer?

- Réunion publique
- Permanence en mairie de Rostrenen le 27/06 de 10h à 17h
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Plaque d'information
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- Adresse mél pour donner son avis ou poser une question

# LE DEROULEMENT DES ETUDES



# Les étapes d'un projet routier (1)

- D'abord des études dites « préalables » :
  - Diagnostic du territoire, analyse des enjeux et des contraintes
  - Étude et comparaison de différentes variantes de projet
  - Choix et approfondissement d'une variante pour en fixer toutes les caractéristiques, et élaborer l'étude d'impact du projet
- Mise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- La DUP est l'« acte de naissance » du projet, qui autorise le maître d'ouvrage à le réaliser, et à acquérir les terrains nécessaires

# Les étapes d'un projet routier (2)

- Après la DUP :
  - Accomplissement de différentes procédures : loi sur l'eau, dérogation pour la destruction d'espèces protégées, remembrement agricole éventuel...
  - Acquisitions foncières
  - Études de détail
  - Lancement des travaux

# Où en sommes-nous? Où se place la concertation?

La concertation intervient ici au stade du choix de la variante à approfondir

Un délai de 6 à 8 ans sera ensuite nécessaire pour la mise en service du nouveau tronçon de route.



# Les études réalisées

## ■ Moyens et thématiques :

- Investigations de terrain pour les milieux naturels, la faune et flore et l'occupation du sol
- Diagnostic socio-économique et agricole
- Etude paysagère
- Mesures et modélisation du bruit
- Enquête et étude de trafic
- Diagnostic technique (géométrie de la route) et étude de tracés
- Diagnostic sécurité routière
- Diagnostic hydraulique et hydrologique

# LES ENJEUX DU PROJET



# Un enjeu de mobilité

- Un trafic croissant (+15% en 10 ans)
- Une forte fréquentation par les Poids Lourds : 10 à 15% du trafic, mais +40% en 10 ans, et un report attendu avec l'exonération de l'éco-taxe sur la RN164
- Un enjeu de sécurité : sur la RN164, les trois quarts des accidents mortels se produisent sur les sections qui ne sont pas encore à 2x2 voies
- Peu d'offre alternative à la voiture possible sur le territoire : le désenclavement ne peut qu'être routier



# Un enjeu de développement

- Un territoire où la démographie et l'emploi sont nettement moins dynamiques que le reste de la région
  - L'agriculture, l'agro-alimentaire et le secteur des transports, piliers de l'économie locale
  - Une accessibilité au reste de la Bretagne et de la France à améliorer
- La RN164, un élément moteur pour la dynamique économique et l'attractivité de ce territoire

# La question environnementale au coeur du projet

- Un bocage en bon état de conservation
- Des haies et des zones humides, réservoir de biodiversité, bien présentes
- Le recensement d'espèces animales ou végétales protégées
- La proximité de la réserve naturelle des landes de Lan Bern, zone Natura 2000



[ Cours d'eau de l'hippodrome



[ RN164 ]

# Echanges avec la salle

# LES SCÉNARIOS D'AMENAGEMENT, ET VARIANTES ETUDIES



# La démarche de recherche de tracés

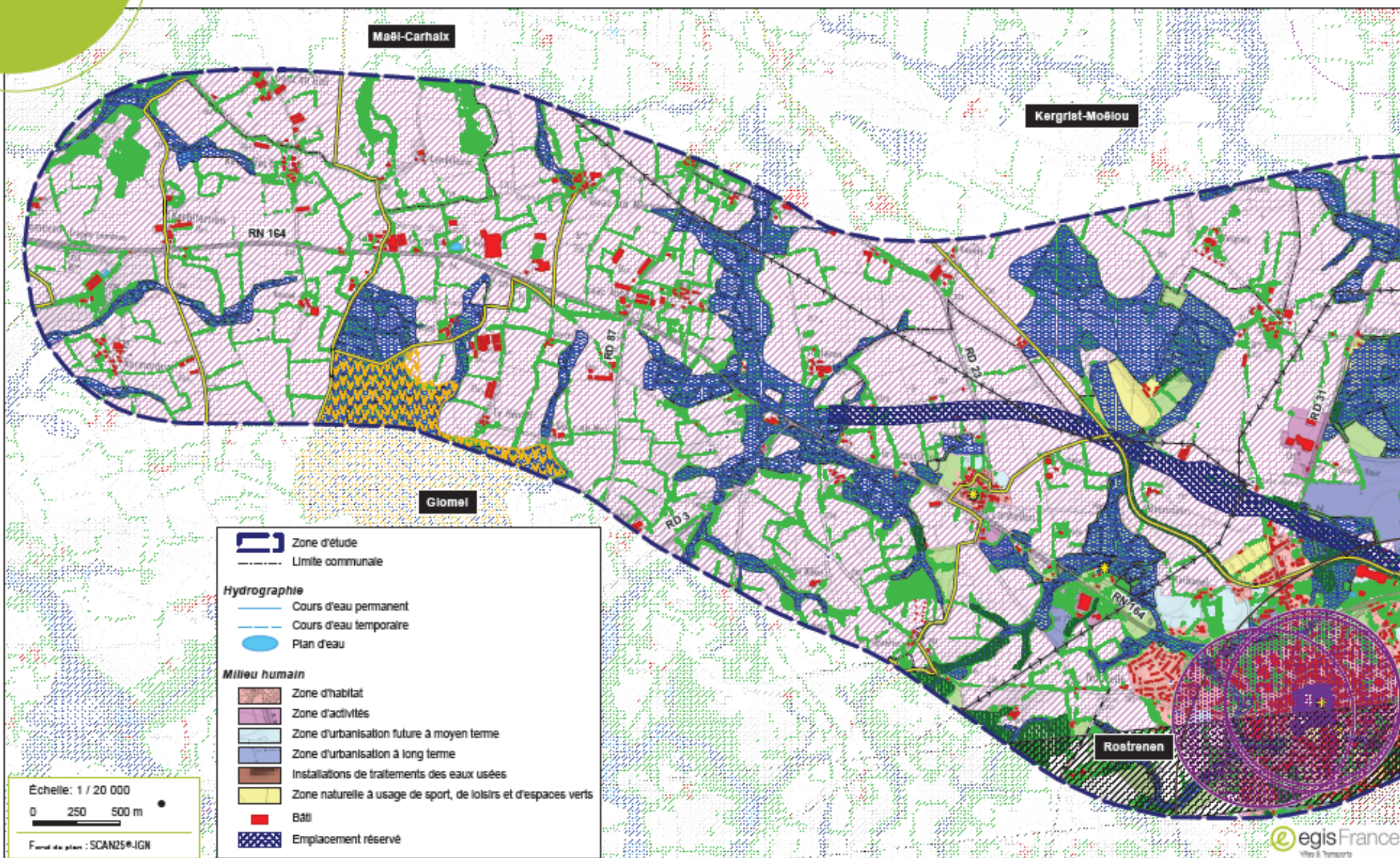
- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment étayé pour rechercher les tracés avec le moins d'impacts
- La conception vise à :
  - Éviter les enjeux principaux : habitations, bâtiments d'exploitations, zones humides...
  - Réduire les impacts : murs anti-bruit, aménagements paysagers, passages pour la faune...
  - Si nécessaire, compenser les impacts résiduels : en recréant des zones humides par exemple

# Une exigence

- Plus que jamais, démontrer que le projet tel qu'il a été conçu permet de réduire les impacts sur l'environnement et justifier le choix au regard des enjeux environnementaux (l'appréciation du moindre impact environnemental dans un prix acceptable)
- Une exigence : étudier des variantes, bien examiner les différentes familles de solution possibles, sans a priori

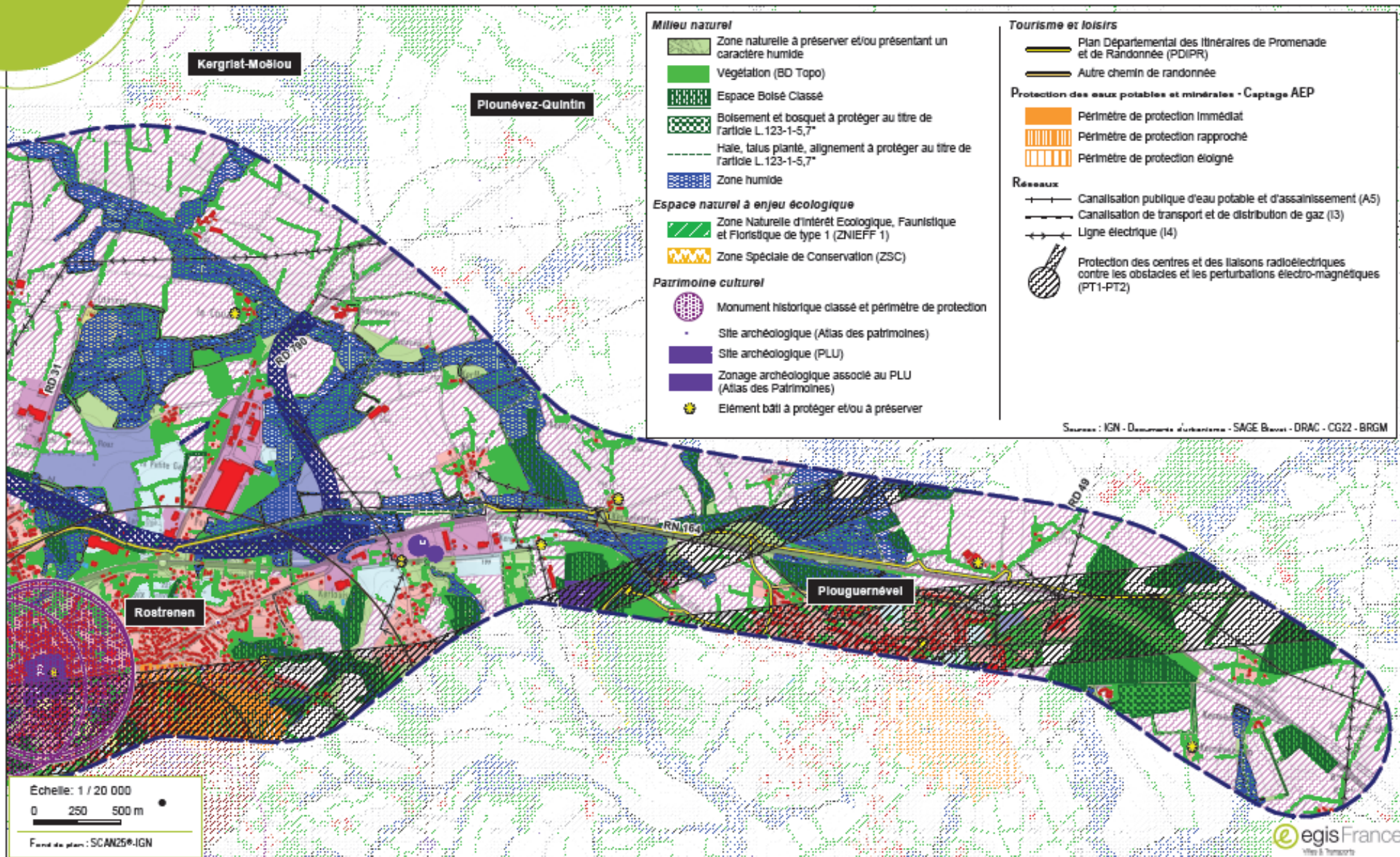


# Synthèse des enjeux (1/2)





# Synthèse des enjeux (2/2)



### Milieu naturel

- Zone naturelle à préserver et/ou présentant un caractère humide
- Végétation (BD Topo)
- Espace Boisé Classé
- Boisement et bosquet à protéger au titre de l'article L.123-1-5,7\*
- Haie, talus planté, alignement à protéger au titre de l'article L.123-1-5,7\*
- Zone humide

### Espace naturel à enjeu écologique

- Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de type 1 (ZNIEFF 1)
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC)

### Patrimoine culturel

- Monument historique classé et périmètre de protection
- Site archéologique (Atlas des patrimoines)
- Site archéologique (PLU)
- Zonage archéologique associé au PLU (Atlas des Patrimoines)
- Elément bâti à protéger et/ou à préserver

### Tourisme et loisirs

- Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDI/PR)
- Autre chemin de randonnée

### Protection des eaux potables et minérales - Captage AEP

- Périmètre de protection immédiat
- Périmètre de protection rapproché
- Périmètre de protection éloigné

### Réseaux

- Canalisation publique d'eau potable et d'assainissement (A5)
- Canalisation de transport et de distribution de gaz (I3)
- Ligne électrique (I4)
- Protection des centres et des liaisons radioélectriques contre les obstacles et les perturbations électro-magnétiques (PT1-PT2)

Source : IGN - Documents d'urbanisme - SAGE Basse - DRAC - CG22 - BRGM

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

# Les caractéristiques du projet

- Une route à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN164)
- Vitesse limitée à 110 km/h
- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles)
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits et la desserte des riverains de la RN164



# Les variantes proposées

- **La variante Aménagement Sur Place (ASP)**, qui recherche la réutilisation maximale de la chaussée existante, par élargissement
- **La variante Sud**, assez proche du tracé historiquement envisagé
- **La variante Nord**, qui s'éloigne de l'agglomération

## Points communs à toutes les variantes

- Aménagement sur place, sur 5 km, de la déviation de Plouguernével, qui avait été conçue dans cet objectif
- Deux échangeurs :
  - L'un avec la RD790 (route de Saint-Brieuc)
  - L'autre avec la RD87 (et non plus avec la RD3 comme aujourd'hui), en direction de Quimper
- Une aire de repos au niveau d'un des échangeurs



## A ne pas oublier

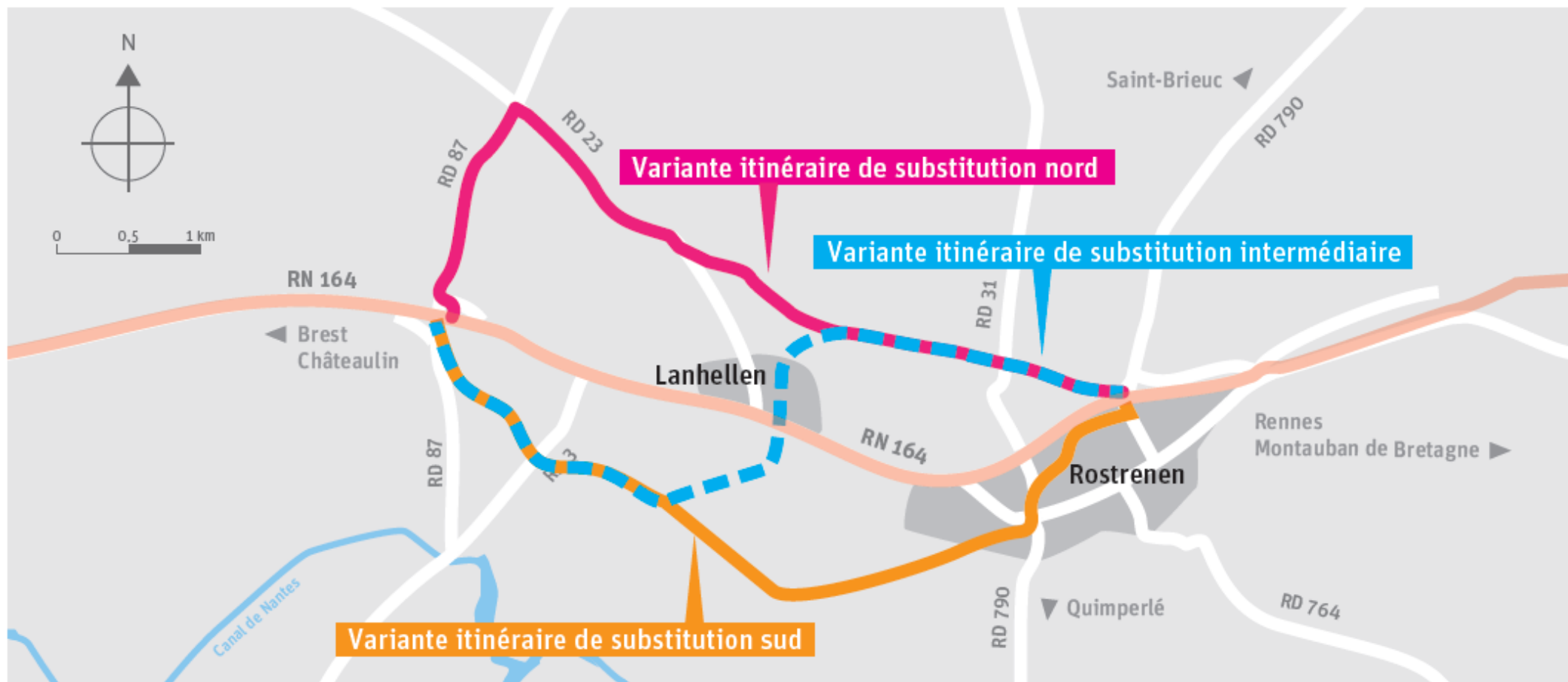
- La conception d'une route est un exercice long, qui résultera de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires
- Les variantes présentées ici ne sont pas des tracés définitifs. La conception et le coût s'affineront :
  - en fonction des enseignements de la concertation
  - dans les études de détail à venir
- Le maître d'ouvrage s'efforce néanmoins de présenter les éléments les plus précis possibles à chaque stade d'étude

# Les 3 variantes



# Quel itinéraire de substitution?

- Pour les variantes Sud et Nord, la RN164 actuelle jouera ce rôle (pas de changement des habitudes)
- Pour la variante ASP, nécessité de créer un itinéraire en partie neuf, avec notamment trois variantes possibles à l'ouest de Rostrenen



# La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres



## Quelques indicateurs « clefs »

Thème	Variante ASP	Variante Sud	Variante Nord
Bâtiments à acquérir	8	4	2
Nombre d'habitations dans une bande de 50 m / 200 m par rapport au projet	96 / 533	16 / 177	11 / 166
Surface agricole impactée	30,7 ha	27,3 ha	31,1 ha
Surface de zone humide impactée	2,7 ha	2,9 ha	3,4 ha
Trafic sur la section la plus chargée (2025)	12 500 véh/j	9500 véh/j	8300 véh/j
Coût	103 M€	92 M€	88,5M€

# Synthèse de l'analyse comparative

THÈMES	Variante ASP*	Variante Sud	Variante nord
Milieu physique	Red	Orange	Light Green
Milieu naturel	Red	Light Green	Light Green
Zones humides	Light Green	Light Green	Orange
Paysage	Light Green	Orange	Light Green
Patrimoine culturel	Orange	Light Green	Light Green
Habitat et nuisances sonores	Red	Orange	Light Green
Urbanisme et principaux réseaux divers	Red	Orange	Light Green
Activité agricole	Orange	Light Green	Orange
Autres activités économiques, tourisme et loisirs	Light Green	Light Green	Orange
Longueur du projet	15,9 km	15,9 km	16,6 km
Confort / caractéristiques géométriques	Orange	Light Green	Orange
Report de trafic sur le projet (horizon 2025)	Dark Green	Light Green	Orange
Coût de l'opération : faisabilité technique	Orange	Light Green	Light Green



# Que peut-on dire de la variante ASP?

- Elle vise à maintenir une configuration très proche de celle d'aujourd'hui et ne crée pas de nouvelle « coupure » dans le territoire
- C'est celle qui attire le plus de trafic
- La nécessité de réaliser un itinéraire de substitution et de desservir les riverains actuels de la RN164 amène en réalité :
  - à prélever autant voire plus d'espace agricole et naturel que les autres variantes
  - à des rallongements de temps de parcours pour nombre de riverains
- Elle est plus problématique en termes de nuisances sonores et d'acquisitions de bâti
- C'est la plus chère (10 M€ de plus au moins que les autres)

# Que peut-on dire de la variante sud?

- Elle crée une coupure au nord de Rostrenen, qui demandera un soin dans son traitement paysager
- En termes d'impact sur le milieu humain (bruit, destruction de bâti), elle est comparable à la variante Nord, soit bien plus favorable que la variante ASP
- Elle attire moins de trafic que la variante ASP
- Elle ne représente pas les mêmes désagréments pour les riverains que la variante ASP
- C'est la plus économe en terres agricoles et c'est celle qui présente le moins d'impacts sur le milieu naturel

# Que peut-on dire de la variante nord?

- Elle cherche à s'éloigner du bâti donc est plutôt favorable en termes de nuisances sonores
- C'est celle qui consomme le plus de terres agricoles et de zones humides
- C'est celle qui attire le moins de trafic et qui donne le moins de visibilité à la desserte des zones d'activité
- Elle est d'un coût comparable à la variante sud

# Echanges avec la salle

# Participer à la concertation

- Le dossier de concertation et les plans des variantes, consultables sur Internet ou dans les mairies
- Le maître d'ouvrage à l'écoute de toutes les interrogations : en permanence publique, par mél
- Les collectivités, administrations, associations, chambres consulaires, directement interrogées

# La suite

- Bilan de la concertation à l'automne 2013
- Étude de la solution retenue jusque l'été 2014
- Jusque début 2015 : phase de recueil d'avis obligatoires, dont celui de l' « Autorité Environnementale » (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), autorité administrative nationale indépendante
- Printemps 2015 : mise à l'enquête publique préalable à la DUP
- Poursuite de la concertation : comité de suivi des études, permanence avec les riverains etc