



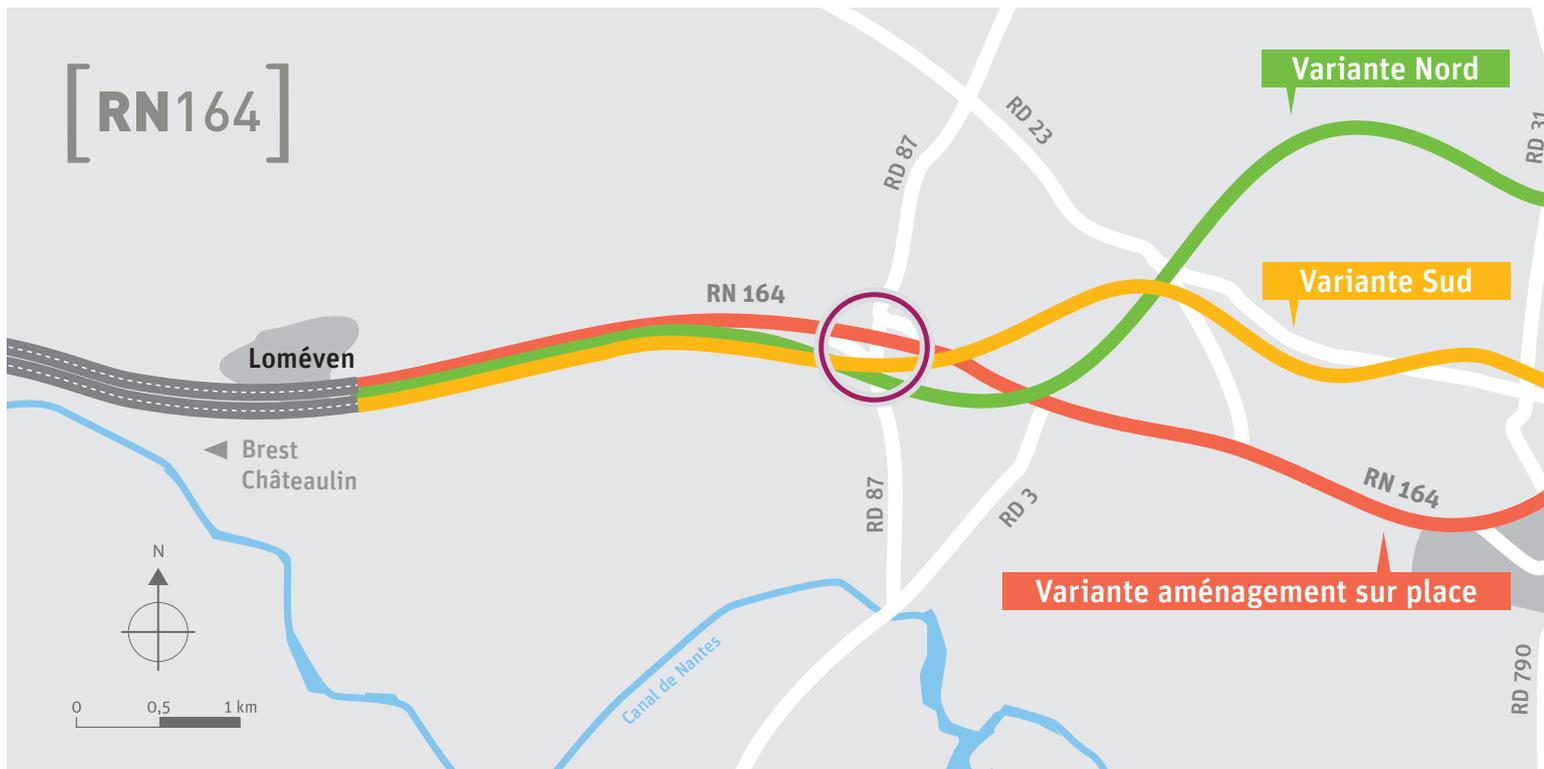
RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Rostrenen

Concertation publique
du 17 juin au 12 juillet 2013



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE



Le projet d'aménagement, pourquoi ?

Le projet soumis à concertation qui s'ouvre au public consiste à aménager la RN164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen, sur une section d'environ 16 km de long comprise entre le hameau de Loméven à l'ouest et le hameau de Kermaudez à l'est. Le projet d'aménagement concerne les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernével et Rostrenen.

Actuellement, le trafic sur la RN164 au niveau de Rostrenen varie entre 4 500 et 9 300 véhicules par jour, dans les deux sens de circulation confondus.

À l'horizon 2025, on compterait entre 7 000 et 12 700 véhicules par jour selon les sections, soit une augmentation d'environ 30% du trafic.

→ Les trafics poids-lourds représenteraient jusqu'à près de 20% du trafic total projeté en 2025.

Le contexte

L'aménagement de la RN164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN164 mis en œuvre par l'État sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne (RN12) à Châteaulin (RN165). 98 km sur les 162 que compte l'axe routier du Centre Bretagne ont déjà été traités et 21 km sont en cours de travaux. Les sections restantes font toutes l'objet d'études ou de travaux programmés, aujourd'hui financés à parts égales par l'État et la Région Bretagne.

La dynamique du territoire

L'aménagement de la RN164 joue un rôle moteur dans le développement du territoire, en contribuant à la compétitivité des entreprises, notamment pour les industries agroalimentaires. L'accès aux principaux pôles urbains locaux favorise également l'ouverture sur l'ensemble du territoire breton.

La préservation de l'environnement humain et naturel

L'intégration de la 2x2 voies dans son environnement a été étudiée par le maître d'ouvrage. Le diagnostic préalable du territoire a permis de rechercher des tracés tachant de prendre en compte, du mieux possible, les principaux enjeux: la présence des habitations, de milieux naturels protégés et de l'activité agricole. Ceci permet au maître d'ouvrage d'éviter, de réduire et au besoin de compenser les impacts provoqués par la réalisation d'un tel projet d'infrastructure.

Le projet retenu devra apporter toutes les réponses garantissant sa bonne insertion: traitement des nuisances, desserte des hameaux et des bourgs, préservation du paysage bocager, restauration des zones humides et prise en compte des exploitations agricoles.

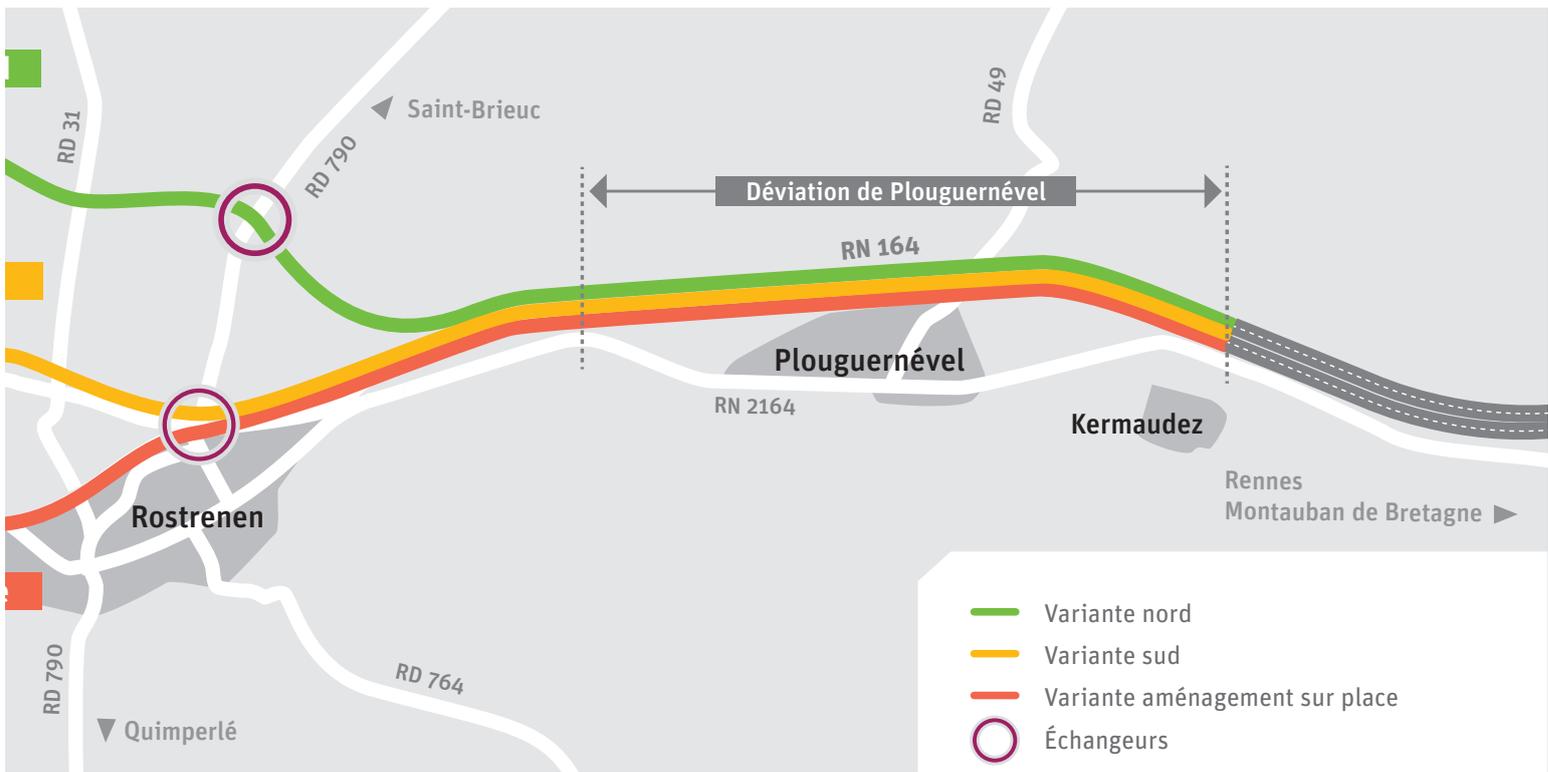
Les objectifs

La mobilité pour tous, et plus de sécurité

Dans un contexte où l'alternative à la route est très faible, la fréquentation de l'axe routier principal du Centre Bretagne est amenée à se développer dans les prochaines années. L'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen répondra ainsi aux enjeux de mobilité des usagers, en termes d'accessibilité aux grands pôles urbains, de déplacements facilités et d'attractivité du territoire. Cela répondra aussi à la forte utilisation de l'axe par les poids-lourds.

Ceci permettra aussi d'améliorer la sécurité routière: une route express à 2x2 voies, mieux dessinée, comprenant des échangeurs et permettant des dépassements sûrs, participe à la sécurité des usagers qui y circulent. Les véhicules lents ne seront plus autorisés à emprunter cette voie et devront circuler sur les autres itinéraires.





Pour mieux comprendre le projet

En réponse aux différentes études menées, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage, soumet à la concertation publique les variantes de tracé paraissant les plus pertinentes. La concertation vise à présenter une analyse comparative sur l'ensemble des critères étudiés.



Scénario 1

Variante aménagement sur place

→ un tracé élargi de la voie existante

Cette variante table sur la réutilisation de la route existante pour limiter les impacts. Son avantage principal est qu'elle impacte alors très peu le paysage et que la section courante ne crée pas de coupures nouvelles dans le parcellaire agricole. C'est aussi la plus attractive en termes de trafic, notamment parce qu'elle facilite la desserte des zones d'activité de Rostrenen. Néanmoins, il est nécessaire de créer des itinéraires de substitution pour les véhicules interdits sur la voie express et la desserte des riverains : outre une consommation d'espace agricole et naturel au final aussi importante qu'un tracé neuf, cela engendre d'importantes augmentations de temps de parcours. La forte proximité de zones habitées rend en outre délicat le traitement des nuisances sonores. C'est la variante dont le coût est le plus élevé.

↓
L'élargissement de la déviation de Plouguernével, d'une longueur de 4,9 km, est commun à toutes les variantes.

Scénario 2

Variante sud → un tracé neuf

Cette variante influe moins que les deux autres variantes sur le milieu naturel du territoire traversé du projet. Au niveau du paysage, cette variante contribuera à créer un effet de coupure au nord de l'agglomération de Rostrenen. L'impact sur l'habitat, notamment en termes de bruit, est intermédiaire entre la variante nord – plus favorable – et la variante aménagement sur place. Elle attire moins de trafic que la variante aménagement sur place, mais plus que la variante nord : la RN164 actuelle est utilisée en itinéraire de substitution, ce qui modifie peu les habitudes de desserte des riverains et donne une meilleure lisibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen que la variante nord. Son coût est du même ordre que celui de la variante nord.

Scénario 3

Variante nord → un tracé neuf

Son tracé évite au maximum les impacts sur le milieu humain. De fait, c'est la solution la plus avantageuse en termes d'habitat et de nuisances sonores. Néanmoins, c'est la moins favorable en termes d'impact sur les zones humides et celle qui consomme le plus d'espace agricole. Elle demandera également une attention particulière pour son insertion paysagère dans une zone de bocage. Enfin, elle répond moins bien en termes de desserte du territoire car c'est celle qui capte le moins de trafic et elle donne moins de visibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen.

Chaque variante est aussi dotée de deux échangeurs, avec la RD87 (route de Quimper) à l'ouest, et la RD790 (route de Saint-Brieuc) à l'est.



La concertation préalable → s'informer et participer

Du 17 juin au 12 juillet 2013, nous comptons sur votre avis sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.



La concertation préalable, quels objectifs ? « Informer, écouter, dialoguer »

L'ensemble des variantes proposées est soumis à l'avis du public et des élus afin d'aider le maître d'ouvrage à retenir une seule solution à l'issue de la concertation. La concertation vise d'abord à vous informer sur les enjeux et les objectifs de l'aménagement. Parce que l'ensemble du projet n'est pas arrêté, l'écoute de vos avis peut être utile à déterminer le choix de la

variante et la conception de l'aménagement routier. Le projet pourra être ajusté sur la base des enseignements tirés de cette concertation préalable. Le dialogue entre tous les acteurs du projet permettra de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et servira de fondement aux prises de décisions du maître d'ouvrage.

Comment s'informer ?

■ **Le dossier de concertation** présente de manière synthétique les motivations et les principaux enjeux du projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen. Il décrit également l'environnement humain et urbain du secteur ainsi que le milieu naturel. Il présente aussi les différentes variantes envisagées. Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation dans les mairies de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernével et Rostrenen et sur le site Internet de la DREAL Bretagne : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

■ **La plaquette d'information** sur le projet sera distribuée lors de la réunion publique du **lundi 17 juin** et sera également disponible en mairies.



À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira le **bilan de la concertation**, qui sera soumis à l'avis des communes concernées et rendu public.

Comment participer ?

■ **Une réunion publique** se tiendra dans la salle des fêtes de Rostrenen le 17 juin 2013 à 18h. Le projet y sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

■ **Un registre de la concertation** : disponible en mairies pendant la période de concertation, vous pouvez y inscrire librement vos avis, commentaires, suggestions ou questions.

■ **Le recueil des avis par courriel** : vous pouvez donner votre avis ou poser vos questions par courriel à l'adresse : rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr

■ **Une permanence des services de la DREAL** : elle se tiendra le **jeudi 27 juin 2013 de 10 h à 17 h** à la mairie de Rostrenen et permettra de répondre à vos interrogations et recueillir vos observations.



Un délai de 6 à 8 ans

sera nécessaire après la concertation pour la mise en service du nouveau tronçon de route.

2 ans

Études et concertation nécessaires à la DUP*
Bilan de la concertation, études de la variante retenue, recueil des avis obligatoires, enquête publique.

* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

2,5 à 3 ans

Phases avant travaux
Acquisitions foncières, remembrement éventuel, autres procédures (loi sur l'eau, archéologie, etc.), études de projet.

2 à 3 ans

Travaux