

## **AVIS 1**

Messieurs / Mesdames,

Ici c'est notre réponse à la concertation sur la déviation de Châteauneuf-du-Faou.

1. Nous nous rendons compte que la mise à 2x2 voies de la RN 164 est promise depuis quarante ans. Mais le monde politique, économique et social a vraiment changé et maintenant ce n'est pas possible que la route donnerait les bénéfices prévus. Dans nos jours d'austerité et privations il faut garder les finances publiques. Cette route serait un gaspillage de fonds sans garanties pour la population ni l'économie générale. Donc nous interpellons les responsables de la DREAL et les élus à réfléchir d'avantage à ce projet. Ne risquez vous pas de faire une route à grande vitesse qui n'apporterait rien au niveau économique à Châteauneuf: regardez la zone aménagée à Châteaulin, près d'un grand axe déjà en utilisation, par exemple: elle est toujours vide.
2. Cette réponse n'est que provisoire, parce que il n'y a pas assez d'informations dans le dossier de concertation. Notamment, sur l'utilisation des voies vertes par les habitants et les riverains.
3. Nous sommes vraiment concernés par la desserte de la déchetterie à Trémélé. Il n'y a pas assez d'information dans le dossier (ou disponible à la Mairie) pour dire par quelle route le trafic (et notamment les camions) quittent et accèdent le RN 164. Il y a un pont indiqué sur plan, mais est-ce que ça veut dire que toutes les véhicules passeront par Trémélé vers Châteauneuf, Carhaix etc? Sinon, où? Il faut concerter sur un plan avec tous les détails et les vas-et-vient à la déchetterie avant un rapport pour l'enquête publique.
4. Par rapport aux précédents paragraphes, il nous semble préférable de refaire une nouvelle étude qui prenne en compte tous les détails nécessaires pour une vraie concertation avec les riverains concernés.
5. Actuellement nous habitons un paysage rural; c'est ce que nous avons choisi pour notre vie. Nous ne voulons pas avoir les nuisances sonores et nuisances visuelles dû à ce grand axe. Dans l'absence des détails sur les méthodes d'amélioration contre le bruit et les nuisances nous ne sommes pas rassurés que notre vie resterait tranquille.
6. Si on poursuit le thème économique pour Châteauneuf-du-Faou, il faudra qu'un accès principal vers/de les zones industrielles: Croas Lesneven. Nous ne voyons pas le besoin d'un demi-échangeur à St André ni Magorven. Cet avis est donné dans le contexte des points 2 et 3 ci-dessus.
7. Nous préférons le contournement nord de St André.
8. S'il y a le contournement sud de St André, nous préférons variante 3 ou 4 comme demi-échangeur.
9. Nous sommes contre la variante sud-ouest (variante 2) de demi-échangeur qui apporterait plus de trafic destiné pour Châteauneuf ou St André plus proche de Keroignant: Keroignant serait une presqu'île encerclée par une circulation destinée à aller ailleurs.
10. Nous ne sommes pas rassurés que les besoins des riverains privés sont privilégiés dans le dossier.

Bien que les exploitations agricoles et industrielles sont importantes, il faudra rassurer les particuliers affectés que leur vies seront protégées, qu'ils seront indemnisés à leur juste valeur, de la perte de la valeur de leurs biens dès aujourd'hui à cause de la publication du dossier de concertation. On a entendu beaucoup sur "l'interêt general" mais rien sur l'interêt des gens le plus affectés par les travaux proposés.

11. Au sujet des espèces protégés, dont l'escargot de Quimper, ils existent à Keroignant aussi!

## **AVIS 2**

Mesdames, Messieurs,

Suite à la réunion du 30 janvier 2012 à Chateauneuf du Faou (29) au sujet de la RN 164, nous avons constaté à quel point la variante sud ouest de Saint André qui nous concerne très particulièrement convenait à tout point de vue aux responsables de la DREAL.

Vous avez exposé le plan aux élus et au public de façon très positive quant à l'environnement, les terres agricoles, les escargots, le bocager mais rien au sujet des deux personnes (en l'occurrence nous) qui habitent à côté du demi échangeur (variante sud ouest).

Nous avons pensé à ce moment là que nous étions déjà effacé de la carte, tout au moins pas pris en compte, que notre cas n'était plus prioritaire.

Et pourtant nous tenons à vous dire que nous sommes attachés à notre bien et à notre environnement proche. C'est toute une vie de travail.

Nous vous demandons avant que vous preniez vos décisions de venir sur le terrain, chez nous, pour constater le désastre qui nous attend.

En résumé, **nous sommes contre la variante sud ouest avec demi échangeur. Nous préférons l'option de la variante nord.**

Nous avons également compris qu'il y a plusieurs enjeux, entre autre notre desserte qui pourrait être reliée au demi échangeur et qui prolongée deviendrait attractive pour les camions et les habitants des communes environnantes pour rejoindre la déchetterie de Trémélé sur la départementale 236.

Nous demandons d'être traité avec moins de mépris que certains riverains dans les côtes d'Armor qui ont subi les mêmes problèmes avant nous. **Nous ne souhaitons pas que le chemin qui mène jusqu'à notre maison serve de desserte et soit une voie de fort passage.**

Vous avez pensé au budget pour la réalisation des travaux pour la mise à 2X2 voies de la RN 164. Est-ce qu'il y a un **budget de prévu pour l'indemnisation des riverains victimes de ce projet ?**

- Pour la pose de **panneaux anti bruit**. Nous refusons le merlon que nous avons vu ailleurs et qui viendrait de fait sur notre terrain. L'impact visuel serait catastrophique.

Nous souhaitons des panneaux anti bruit qui évitent au delà des nuisances sonores, une pollution visuelle.

- Nous demandons également le remplacement des ouvertures actuelles de notre maison par du **triple vitrage**.
- Nous attendons aussi une **compensation financière** parce que notre maison va **perdre toute sa valeur**.
- Par ailleurs, nous serons victimes de nuisances sonores, de pollution générée par l'augmentation du flux de poids lourds et autres véhicules : qu'en est-il de la **considération de l'impact sur la santé ?**
- Enfin, avant la mise en circulation de cette 2X2 voies, nous subirons pendant la période de travaux des nuisances de toutes parts.

Nous demandons réparation de tous ces préjudices.

Dans l'attente de vos décisions, vous mettez notre vie entre parenthèses. Vous avez mis tous les riverains dans l'incertitude en ne présentant que quelques points stratégiques du projet mais nous savons très bien que toutes les voiries sont aussi importantes pour nous, pour notre avenir.

A l'heure actuelle, ça devient trop facile de déraciner les gens à petit prix.

### **AVIS 3 :**

Bonjour

Suite à l'article du Poher-Hebdo de ce jour et gourinois d'origine je vous prie de noter les observations suivantes, à savoir:

- la concertation ne porte que sur une portion de 12,9 kms or je crois savoir que, la règlementation ayant évolué afin d'éviter la multiplication de dossiers successifs, c'est le projet dans sa globalité qui devrait être examiné.....

En effet à chaque fois on remet sur le tapis les mêmes répétitions qui ne font qu'engendrer:

- une perte de temps
- des frais inutiles
- la quasi remise en cause du projet global à chaque fois

En revanche, le chantier, lui, peut être réalisé par phases au fur et à mesure du déblocage des fonds.

PS:

La réflexion aurait été encore plus utile si on avait pensé à doubler cet axe par un TGV allant de Rennes à Châteaulin avec:

- à Châteaulin, au terminus, une navette Brest Quimper reliant ces deux ville
- à St. Méen une relation Vannes Dinard-St. Malo
- vers Loudéac une relation Lorient St. Brieuc
- à Rostrenen une relation Le Faouët St. Brieuc
- à Carhaix une relation Gourin Guingamp ou Morlaix
- autre .....?

La Bretagne eut été bien mieux desservie car il est très problématique pour un "sudiste" autant que pour un "nordiste" de traverser la Bretagne

On aurait à coup sûr réalisé une considérable économie d'échelle et fait œuvre utile dans un temps bien plus court.

Car réaliser Rennes-Brest ou Rennes Quimper en TGV, on risque d'attendre, au moins, trente ans, sinon jamais.....!

#### **AVIS 4 :**

Bjr,

Après avoir consulté les différents tracés et suite à la réunion du 30 janvier nous constatons que cela reste très flou en effet aucune proposition de desserte n'apparaît et avons été très surpris de constater que la réunion s'est concentré sur les lieux des hameaux de St André et de Magorven, c'est un peu à croire que les autres résidents des différents hameaux bordant la future 4 voies ne sont pas concernés il serait bien que nous sachions si une voie de desserte va passer devant chez nous pour se rendre à la déchetterie ce qui entraînerait un flot très important de camions et de véhicules particuliers venant de la direction de Landeleau et environs. Et les nuisances sonores comment seront-elles gérées ?

Nous nous permettons néanmoins de vous donner notre avis en ce qui concerne ce projet colossal qui va coûter une véritable fortune dans des temps où le pays se trouve dans une situation plus que dramatique et donner comme prétexte une éventuelle implantation importante d'entreprises sur le secteur alors qu'une zone déjà existante, très bien située à Châteaulin est désespérément vide alors qu'en penser ?

#### **AVIS 5 :**

Projet de mise en 2X2 voies de la RN 164 : observation sur le projet ( variante n°1 et variante n°2) du demi échangeur de Magorwenn

La variante 2 du demi échangeur de Magorwenn ne convient pas. Ce n'est pas un projet cohérent. Mon exploitation agricole se fractionne en deux sites de production, le premier au lieu dit Magorwenn et le second au lieu dit Kermerrien situé en face de Magorwenn. Ainsi 50 % de mes terres et 50 % de mes bâtiments sont situés de l'autre côté de la RN 164 (au lieu dit Kermerrien). Avec la variante 2 je ne pourrais pas traverser quotidiennement et rapidement la RN 164. Je devrais faire 8 Km en direction de Châteauneuf de Faou pour revenir en face du hameau de Magorwenn et ensuite rejoindre mon deuxième site de production. Cela va m'engendrer une énorme augmentation de coût financier ( gazole, usure prématurée de mes tracteurs et autres engins agricoles, etc...) et une perte de temps en trajet dû à l'allongement du trajet. Mon exploitation ne pourra supporter une telle augmentation de charges et cela risque de mettre en péril la pérennité de mon entreprise agricole. De plus, cela va entraîner de grosses nuisances (bruits, propreté de la route, pollution pour les riverains). A cela s'ajoute le fort risque d'insécurité pour les riverains que va entraîner les passages réguliers et quotidiens avec mes engins agricoles.

Avec la variante 2 je ne peux pas aller en direction de Châteaulin, je dois passer par Châteauneuf du Faou pour y aller.

De plus la variante 2 consomme trop de mes terres pour réaliser une route parallèle à la future 2X2 voies . En conclusion, la variante 2 n'entraîne que des désagréments, des inconvénients et ne répond pas aux critères de sécurité, de protection, de nuisance et d'aménagement raisonné.

**En revanche, la variante 1** est un projet intelligent et bien réfléchi. Cette variante 1 a l'avantage de respecter les critères de sécurité, de nuisance, de protection et de desserte fine des hameaux. Avec la variante 1, je peux traverser rapidement et en sécurité la RN 164 grâce à un **pont au-dessus de la voie verte** qui se situe à **150 mètres** de Magorwenn, en direction de Langalet. Cela me permettra de garder mon exploitation viable sans augmentation de charges et sans nuire aux riverains. En conclusion le projet 1 est le mieux adapté pour la desserte du hameau de Magorwenn.

#### **AVIS 6 :**

Monsieur, Madame,

Je me permets d'intervenir sur le dossier de concertation préalable concernant l'accessibilité du Domaine de Meros depuis la RN 164 en 4 voies.

J'insiste sur la nécessité pour nos clients d'avoir un accès proche et facile au Domaine. La plupart viennent de loin en voiture et souhaitent arriver le plus vite possible sans encombre. Nos hébergements reçoivent à ce jour environ 2000 nuitées à l'année. D'ici à 3 ans, nous comptons doubler nos capacités d'hébergements ; ceux-ci seront complétés de deux salles de réunion de 40 et 110 personnes pour des réceptions type fêtes de famille, mariages, séminaires. Le nombre de personnes qui seront susceptibles de converger à Meros sera par conséquent très important. A cela s'ajoute la clientèle à l'année du centre équestre qui représente plus de 100 adhérents à ce jour à l'année qui montent toutes les semaines à Meros.

Notre préférence irait pour l'échangeur sud-est.

Nous vous en remercions d'en tenir compte.

Sincères salutations.

#### **AVIS 7**

Après avoir vu les 2 variantes pour l'échangeur de MAGORVEN ,nous constatons qu'avec la variante 1 une bonne partie de notre terrain part des 2 côtés de l'échangeur il sera plus difficile de travailler le champs par la suite (biscornu).

En outre nous souhaiterions un remembrement autour de cette route.

Nous avons un élevage de cerfs et une auberge à la ferme, nous sommes donc une activité touristique, ainsi qu'une société de transport le tout basé à LANGALET c'est à dire à 600 mètres de MAGORVEN.

Nous préférons la variante 2.

#### **AVIS 8 :**

Le 11 Février 2012,

Je suis pour la variante Nord à Saint-André. Les tracés Sud compromettent le bon fonctionnement de mon exploitation ( découpage en deux parties d'une parcelle de 8 ha, amputation d'une autre de 10ha, diminution de la surface destinée au pâturage de mes vaches laitières). De plus, je possède d'autres terrains plus à l'Est et je pense que les nouvelles routes vont allonger le trajet pour s'y rendre.

Au sujet du tableau d'analyse comparative avec demi échangeur P-39, il est noté pour la variante 2 (Sud-Ouest) " Configuration qui présente moins de contraintes pour le milieu agricole"

Ceci est une mauvaise remarque car beaucoup plus de parcelles agricoles sont découpées par ce tracé.

#### **AVIS 9 :**

Bonjour,

Veuillez trouver ci-joint une lettre exprimant l'opinion des habitants de Saint André quant au contournement de leur hameau, prévu avec l'aménagement de la RN164.

N'hésitez pas à me contacter si vous avez la moindre question.  
J'attends également un retour de votre part.

Merci,

#### **AVIS 10**

Sur l'opportunité d'un phasage 2x1 voies : vu que les documents semblent montrer une nécessité impérieuse et vitale de doubler la 164, autant ne pas attendre, car un aménagement à 2x1 voies n'est jamais aussi fonctionnel et sécurisant qu'une 2x2 voies classique.

Je vois dans le dossier que les 2 demi-échangeurs proposés en option ne sont pas susceptibles d'être retenus car ils offriraient un intérêt très limité. Je ne pousserais pas pour qu'on les retienne, cela fait deux points d'échange en moins sur notre réseau.

#### **\*Profil en travers\***

Le profil en travers en 2x2 proposé paraît pertinent (voie gauche réduite à 3 m mais BDG de 1 m et BAU de 2,50 m).

Pour la 2x1 voies, la DIRO n'est du tout favorable à l'aménagement ultérieur par l'intérieur : beaucoup plus contraignant en termes d'exploitation, et cela crée un objet très peu lisible, avec un TPC de 9 m de largeur. En plus, cela oblige malgré la pose dès le départ d'un BBTM sur toute l'emprise à revoir toute l'implantation des dispositifs de retenue (les deux files de GS étant à remplacer par une DE).

Pour l'aménagement par l'extérieur, beaucoup plus évident à tous points de vue, se pose la question de l'intérêt d'une voie gauche à 3,25 m pour les créneaux de dépassement, sachant que cela implique un marquage d'axe entre les 2 voies à déplacer en phase définitive de 25 cm.

Pour la voie de substitution, les dispositifs de retenue ne sont prévus qu'à partir d'une hauteur de remblai de 4 m ; or pour des pentes supérieures à 4/1, le guide de traitement des OL préconise d'étudier l'isolement (pente plus raide ici, de 3/2). De plus, le dessin du fossé en pied de talus de déblai semble trop agressif (renvoi au même guide, qui déconseille ce type de fossé).

#### **\*Echangeurs\***

Pour l'échangeur principal avec la RD36, la variante 1 avec boucle est effectivement à éviter. La variante 2 a notre préférence d'exploitant, quitte à resserrer un peu les branches sur l'ouest du giratoire pour minimiser la consommation d'emprise du raccordement de la voie de substitution à l'ouest (le départ de la bretelle d'insertion pouvant être rapproché de la RD36). En outre il est toujours préférable de ne pas juxtaposer une entrée et une sortie pour éviter les prises à contresens.

Echangeur ouest : la variante 2 aurait l'intérêt de limiter le nombre d'ouvrages d'art (augmente moins notre patrimoine). Attention aux contraintes de visibilité sur l'arrivée du giratoire depuis le nord, du fait du passage inférieur sous la RN.

Echangeur est : la variante 2 avec bretelle de sortie en boucle est à exclure, la variante 4 avec sortie dans une courbe à droite (visibilité forcément altérée sur le musoir) est à éviter ou au moins à surveiller attentivement sur cet aspect.

Pour les échangeurs, il faudra que la domanialité soit définie en amont, pour éviter les problèmes que l'on a avec le Rouillen et le Loch...

Enfin, l'aspect sécurité n'est pas encore rédigé dans le dossier technique. Il sera intéressant de l'examiner, d'autant plus que ce nouveau projet devrait inaugurer la prise en compte de la SR dans les études de variantes, définie par l'arrêté du 15-12-2011.

Dans le dossier de concertation, le paragraphe SR est un peu léger : on dénombre des accidents sans préciser leur localisation exacte, sans analyse plus précise des conséquences (l'infrastructure semble avoir bon dos dans 50 % des cas, plutôt pour justifier le besoin d'aménagement que suite à une réelle analyse).

Pour le reste, nous faisons confiance au CETE pour tout ce qui est contrôle de la géométrie (point qui est d'ailleurs peut-être un peu prématuré à ce stade de l'étude, sauf pour vérifier la faisabilité de certaines options). Il n'y a rien d'évoqué sur les aménagements paysagers, il faudra veiller à ce qu'ils n'entraînent pas de contrainte d'entretien pour le CEI (éviter le "piège NDDL"). Attention aux excès d'acquisition de terrains.

Une réserve sur le profil en travers, pour lequel il convient d'assurer une cohérence avec le reste de l'itinéraire.

Concernant les échangeurs, l'opportunité des 1/2 échangeurs en option fera l'objet de nombreuses discussions, leur intérêt me semble limité au vu des trafics !!

Page 19 (Magorven), le dossier n'est pas très clair, car les variantes sont intitulées "2 OA" et "1 OA commun", alors qu'il y a un autre ouvrage prévu (PI), soit cela donne 3 OA ou 2 ?

Sur la photo montage de la variante 1, on a l'impression que la voie locale est une bretelle de sortie. Est-il nécessaire de prévoir la voie latérale coté nord vers l'Est ? Dans l'autre variante, la desserte du hameau est beaucoup plus difficile. Dans les 2 variantes, le giratoire ne me semble pas justifié par les trafics, il permet simplement de réduire le risque de prise à contre sens de la RN164, mais on pourrait traiter le carrefour différemment.

P21 (St-André) : variantes 1 et 2 . Incohérence entre les photo-montages et les schémas : ce sont des PI ou des PS ? D'accord avec SE/PESR sur les problèmes de sécurité avec les variantes 2 et 4. La 1 me paraît consommer beaucoup d'espace. Encore une fois, il faut vérifier l'intérêt de réaliser des giratoires.

Par ailleurs, un contact avait été pris avec le PGOA au sujet des ouvrages actuels : voici ses observations :

Le premier ouvrage hydraulique, au PR 19.425, est en bon état sous la RN (Ø 2000 à Pont-Stang) mais l'ancien ouvrage sous l'ex-RN, qui devrait servir de voie parallèle de contournement, est un ouvrage en voute maçonnée qui est fissurée. La liaison entre les deux ouvrages est un bricolage en béton et hourdis. Cet ouvrage nécessiterait également un passage à petites faunes semi-aquatiques.

Le deuxième ouvrage conséquent est au PR 24.335, une buse métallique oxydée qui sera à remplacer par un ouvrage qui devrait pouvoir laisser passer et la faune et les pêcheurs.

Une autre buse métallique sera à remplacer au PR 28.612 dans un secteur également souvent traversé par la faune sauvage. Il reste le passage hydraulique du Ster-goanez au PR 31.435, buse métallique renforcée par un radier et des murs en béton qui ont réduit sa section. Cet ouvrage sera forcément équipé pour le passage de la faune et des pêcheurs.



Autres remarques: il serait intéressant de prévoir des surfaces pour aménager des parkings de covoiturage au droit des échangeurs ou ½ échangeurs. Le département en étudie un sur l'échangeur de Kroaz lesneven à Chateauneuf mais vu le manque de place sa capacité sera vraiment réduite.