

## Mise à 2 x 2 voies de la RN164 entre LOMEVEN et PLOUGUERNEVEL

\*\*\*

Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013

\*\*\*

Compte-rendu de la réunion publique

du 17 juin 2013

Salle des fêtes de Rostrenen

\*\*\*

### Intervenants :

M. Yves BIDEAU	DDTM Ajoint des Côtes d'Armor, représentant le Préfet des Côtes d'Amor
M LAHELLEC Gérard	Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne
M. POIVRE Pierre-Alexandre	DREAL Bretagne - Chef de la Division maîtrise d'ouvrage Intermodale
M. BRAGUIER Alain	DREAL Bretagne - Responsable d'opération
M. GIRET Mickael	EGIS

*Le présent compte-rendu s'appuie sur le diaporama présenté en réunion (ce support est annexé au présent compte-rendu).*

**M. BIDEAU**, Directeur Départemental des Territoires et de la Mer adjoint, ouvre la réunion en priant d'excuser l'absence du Préfet, qu'il représente, et en précisant qu'il s'agit d'une réunion d'information et pas de décision. Il rappelle l'importance pour l'État et la Région de la mise à 2x2 voies de l'intégralité de la RN164, ce qui s'est récemment traduit par la mise en place de financements exceptionnels pour lancer les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des secteurs jusqu'ici non étudiés, en vue de préparer les prochains programmes d'investissements.

**M. LAHELLEC**, Vice Président du Conseil Régional de Bretagne, rappelle la décision de la Région Bretagne de cofinancer à 50 % la mise en 2x2 voies de la RN164 sur l'intégralité de son linéaire restant à aménager ainsi que son rôle de relais auprès des autres collectivités locales. Il précise que l'aménagement de la RN164 doit avant tout permettre d'améliorer les temps et conditions de trajets pour le centre-Bretagne, tout en conservant des dessertes locales satisfaisantes. Etant donné que le désenclavement du centre-Bretagne sera routier ou ne sera pas, une mise en 2x2 voies de la globalité de l'itinéraire doit être réalisée au plus vite. Il rappelle qu'actuellement 98km de la RN164 sont déjà en 2x2 voies, que 21 km sont inscrits au Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) en cours de réalisation et qu'il reste 43 km à étudier dont 15 km environ au niveau de Rostrenen. Il annonce la demande d'inscription, pour cette opération de Rostrenen, de l'ordre de 97M€, à 50 % État et 50 % Région, au futur programme d'investissements en cours d'élaboration ; il note qu'il s'agit donc d'un effort important de la Région Bretagne dans un contexte budgétaire très contraint.

**M. POIVRE**, Chef de la Division maîtrise d'ouvrage Intermodale à la DREAL Bretagne, rappelle les objectifs

et les modalités de la concertation, dont la réunion publique marque le démarrage. Après avoir présenté succinctement les études, l'avancement du projet et les enjeux inhérents, un premier échange est proposé à la salle.

**M. GAUTHIER**, adjoint au maire de Rostrenen et secrétaire du Comité de coordination pour la mise à 2 x 2 voies de la RN164, salue les efforts faits pour faire avancer ce projet, mais trouve les délais prévisionnels d'ici une mise en service démesurés : 6 à 8 ans, c'est beaucoup trop long et il doit être possible d'avancer plus vite. En ce qui concerne les 97M€ évoqués pour un futur programme d'investissement, il estime que cela reste insuffisant, en comparaison des 116M€ inscrits au PDMI 2009-2014.

**M. LAHELLEC** comprend cette impatience mais rappelle que l'argent public est de plus en plus rare, ce qui a conduit à étaler dans le temps la mise en place des financements. Le montant de l'ordre de 97M€ demandé pour réaliser les travaux sur Rostrenen est donc, dans ce contexte, un effort conséquent qui manifeste la conviction de l'État et de la Région. Il souhaite néanmoins qu'on ne perde pas de temps : afin d'accélérer les délais la Région Bretagne est disposée à traiter de manière exceptionnelle la RN164 si besoin en finançant plus que sa part, par anticipation. Enfin, les autres secteurs de la RN164 qui ne sont pas encore en 2x2 voies ne sont pas oubliés et font aussi l'objet de démarches et d'inscriptions de crédits, comme par exemple dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

**M. BIDEAU** rappelle que tout sera mis en œuvre pour que la variante retenue soit réalisée le plus rapidement possible mais qu'il faudra bien entre 6 et 8 ans après le bilan de concertation pour mettre en service ce secteur.

**M. POIVRE** rappelle la nécessité du respect des différentes procédures, souvent associées à des délais incompressibles, pour sécuriser le projet d'un point de vue juridique : la réussite du projet implique donc de ne pas bâcler d'étapes lors de ces études complexes.

**M. POIVRE** présente ensuite les différentes variantes envisagées. Il attire l'attention sur le fait que les tracés, que la DREAL a cherché à élaborer de manière la plus précise possible, seront affinés au cours de la démarche d'études et pourront encore évoluer. Il fait part des premières appréciations que le maître d'ouvrage peut faire sur les avantages ou inconvénients relatifs de ces différentes solutions.

**Un membre de l'assistance demande** ce qu'il en sera de la RD31 durant les travaux sur la RN164 dans la variante aménagement sur place (ASP) et ce qu'il restera des carrefours actuels avec la RN164.

**M. POIVRE** indique que, dans la solution ASP, le pont actuel de la RD31 qui surplombe la RN164 sera remplacé par un pont plus long, ce qui nécessitera une déviation le temps des travaux de ce nouveau pont. D'autre part, étant situé en milieu urbanisé, l'emprise du chantier se rapprochera des constructions riveraines les plus proches au risque de devoir en détruire certaines et de devoir envisager des murs de soutènement et des murs antibruit pour en protéger d'autres.

Concernant les échanges avec la RN164, ils seront rétablis par deux échangeurs. Toutes les voies départementales seront rétablies, des passages grandes faunes seront étudiés et des voies de désenclavement seront aménagées : en effet, tous les accès directs à la route nationale et les autres carrefours existants seront supprimés. C'est cette problématique de desserte, en particulier des usagers non autorisés sur la nouvelle route, qui font que la solution aménagement sur place a au final des impacts conséquent sur le monde agricole et sur l'environnement.

**Un membre de l'assistance** insiste sur la trop grande consommation de terres agricoles engendrée par ce projet et sur le fait que le seul critère des surfaces d'emprises pour comparer les variantes est insuffisant. En effet, dans la variante aménagement sur place, il lui semble que les terres soustraites sont de moindre intérêt en comparaison des autres variantes passant sur des plateaux où la qualité des terres est bien meilleure. Il demande l'exemplarité du projet pour la moindre consommation de terres agricoles.

**M. LAHELLEC** est complètement d'accord sur cette nécessité de préserver les terres agricoles. Il constate et regrette que la péri-urbanisation soit en réalité bien plus consommatrice de terres agricoles que les projets routiers. Il est évidemment nécessaire d'associer le monde agricole aux projets, notamment la Chambre d'Agriculture. Mais il rappelle aussi que l'aménagement de la RN164 doit être réalisée pour tous, tout en préservant au mieux l'existant.

**M. BIDEAU** rappelle que le grignotage des terres est actuellement pour l'État un des enjeux majeurs d'aménagement du territoire.

**M. POIVRE** rappelle que l'indicateur de consommation d'espace est un des indicateurs parmi tous ceux qui permettent de qualifier les projets. Il indique que la Chambre d'Agriculture est associée au comité de suivi des études et que la DREAL envisage de lui confier une intervention spécifique, sur l'impact de la variante retenue et les solutions d'accompagnement. Il insiste sur le fait que le concepteur routier cherche en permanence à minimiser trois impacts principaux : sur les habitations, sur les zones humides, sur les terres agricoles.

**Un membre de l'assistance** pense que les choix de tracé risque d'orienter les développements d'urbanisme à long terme en particulier à proximité des échangeurs. Si les échangeurs ne sont pas aux bons endroits cela risque d'engendrer du mitage (cas du tracé nord par exemple).

**M. POIVRE** indique que les acteurs locaux doivent au cours de cette concertation s'approprier les variantes et imaginer leurs conséquences sur le développement futur de leur territoire. Il lui semble néanmoins que le positionnement proposé des échangeurs ne bouleverse pas le schéma de développement actuel des communes.

**Un membre de l'assistance** se demande s'il est vraiment nécessaire de faire passer la RN164 en 2x2 voies et si cette décision est irréversible.

**M. POIVRE** indique que c'est l'objectif et que l'enquête d'utilité publique visera aussi à représenter les besoins et en quoi la réponse apportée est la plus adaptée.

**M. LAHELLEC** indique que ce choix de mise en 2x2 voies est une décision politique historique qui reste partagée par l'ensemble des élus concernés, qui sont dépositaires de cette ambition. Il leur appartient de vérifier que le projet est mené de la meilleure manière possible, mais avec l'objectif de le réaliser. Il rappelle que la route n'est pas aménagée uniquement pour les habitants du secteur de Rostrenen mais que les travaux sont faits pour l'intérêt de tous.

**Mme LE CLEZIO, vice-présidente du Conseil Général**, affirme également qu'il est important, pour le Conseil Général des Côtes d'Armor, de doubler la RN164 et que ce point de vue est partagé par les autres départements bretons. C'est un projet structurant pour le Centre Bretagne si on veut y maintenir population et emploi.

**M. POIVRE** finit sa présentation en présentant les prochaines étapes de la concertation et les différentes procédures à venir.

Les questions étant épuisées, **M. BIDEAU** remercie les participants pour leur participation.