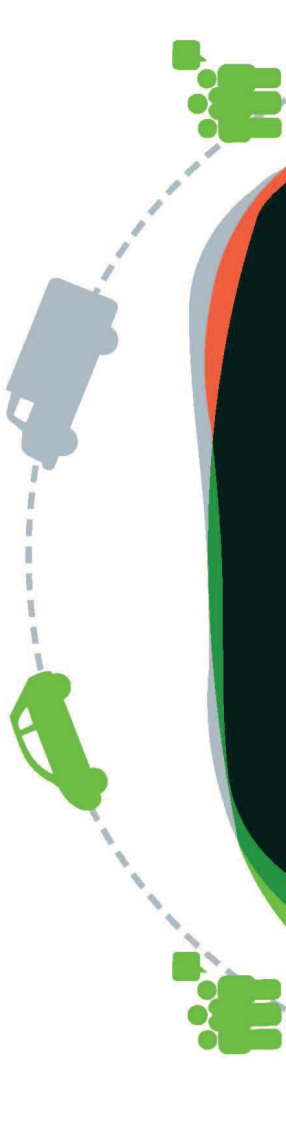


# *Bilan de concertation*

**Mise à 2x2 voies de la RN 164  
Aménagement du secteur  
de Rostrenen**

*avril 2014*



**[RN164]**



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BRETAGNE

# SOMMAIRE

<b>I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET</b> .....	<b>2</b>
I.1. CONTEXTE.....	3
I.2. CONTENU DU PROJET.....	3
<b>II. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b> .....	<b>4</b>
II.1. OBJET DE LA CONCERTATION.....	5
II.2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....	5
II.3. DÉMARCHE DE CONCERTATION.....	5
II.4. OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	5
II.4.1. <i>Dossier de concertation</i> .....	5
II.4.2. <i>Plaquette de présentation</i> .....	6
II.4.3. <i>Presse</i> .....	6
II.4.4. <i>Réunion publique</i> .....	6
II.4.5. <i>Registre</i> .....	6
II.4.6. <i>Permanence</i> .....	6
II.4.7. <i>Site internet</i> .....	6
II.4.8. <i>Courriel et courrier</i> .....	6
<b>III. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b> .....	<b>8</b>
III.1. BILAN QUANTITATIF.....	9
III.2. BILAN QUALITATIF DES POINTS DE VUE EXPRIMÉS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	9
III.2.1. <i>Teneur des échanges en réunion publique</i> .....	9
III.2.2. <i>Teneur des échanges lors de la permanence</i> .....	10
III.2.3. <i>Teneur des avis écrits</i> .....	10
III.2.3.1. Avis des collectivités territoriales et locales.....	10
III.2.3.2. Registres.....	14
III.2.3.3. Courriels et courriers de particuliers.....	15
<b>IV. CONCLUSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE - ORIENTATIONS DONNÉES AU PROJET</b> .....	<b>16</b>
IV.1. CONCLUSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	17
IV.2. CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE SUR ÉCHANGEUR OUEST.....	17
IV.3. LA CONDUITE DES ÉTUDES ULTÉRIEURES.....	17
<b>V. ANNEXES</b> .....	<b>18</b>
V.1. PROPOSITION DES MODALITÉS DE CONCERTATION AUX MAIRES ET DÉLIBÉRATION DES COMMUNES.....	19
V.2. DOSSIER DE CONCERTATION.....	35
V.3. PLAQUETTE DE PRÉSENTATION.....	86
V.4. AFFICHE DE LA RÉUNION DE CONCERTATION.....	88
V.5. COMMUNIQUÉ DE PRESSE.....	89
V.6. ARTICLES DE PRESSE.....	90
V.7. DIAPORAMA DE LA RÉUNION PUBLIQUE.....	94
V.8. COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE.....	104
V.9. AVIS RECUEILLIS DANS LES REGISTRES.....	106
V.10. AVIS ÉCRITS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LOCALES.....	134
V.11. AVIS ÉCRITS DES PARTICULIERS.....	144
V.12. AVIS SUR BILAN DE CONCERTATION.....	159

## I. Présentation générale du projet

---

## I.2. Contenu du projet

Le projet soumis à concertation consiste à aménager la RN 164 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, Mael-Carhaix, Plouguernével et Rostrenen.

L'aménagement de la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen répond aux objectifs de développement du territoire et d'amélioration de la sécurité et du confort des usagers. A cette fin, l'Etat, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet, a présenté à la concertation 3 variantes :

- La variante aménagement sur place ;
- La variante sud ;
- La variante nord.

Les variantes sud et nord consistent en un tracé neuf, plus ou moins éloigné de l'agglomération. La variante aménagement sur place vise quant à elle la réutilisation maximale de la route existante, en l'élargissant.

L'élargissement sur place de la déviation existante de Plouguernével, en extrémité est, est un point commun à l'ensemble des variantes.

## I.1. Contexte

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN 164 – l'axe routier du centre Bretagne – sur l'ensemble de son itinéraire.

La RN 164 assure la liaison venant de Rennes par la RN 12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN 165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud.

Actuellement, 98 km du tracé de la RN 164 sont aménagés en route à 2x2 voies. Ce parti-pris d'aménagement – 2x2 voies avec échangeurs dénivelés – est issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995. Décision soulignée par le projet de Schéma national des infrastructures de Transport (document prévu par le Grenelle de l'Environnement) et par le rapport de la mission parlementaire « Mobilité 21 » (juillet 2013) où l'aménagement de la RN 164 est retenu au titre des actions à engager pour « renforcer l'accessibilité des territoires ». Différents projets d'aménagement de la RN 164 bénéficient ainsi de financements, provenant principalement de l'Etat et de la Région pour un montant total de 116 M€, au Programme De Modernisation des Itinéraires (PDMI) de la région Bretagne 2009-2014.

Pour préparer de futurs programmes d'investissements, l'Etat et la Région Bretagne ont décidé de financer à parts égales des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur les sections restant à élargir, pour y définir la consistance de nouveaux projets.

Le projet d'aménagement entre Loméven et Plouguernével, qui reliera l'extrémité est de la déviation sud de Carhaix et l'extrémité ouest de la déviation de Gouarec, s'inscrit dans ce cadre. Les études préalables y ont débuté en février 2012.

## **II. Contexte réglementaire et modalités de la concertation publique**

---

## II.1. Objet de la concertation

La concertation publique concerne le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 sur le secteur de Rostrenen.

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- **Inform**er largement l'ensemble des publics concernés par le projet.
- **Écouter** les avis de chacun. En effet, à ce stade l'ensemble du projet n'est pas arrêté : tout avis aide au choix de la variante et à la conception de l'aménagement routier, qui pourra tenir compte des enseignements tirés de la concertation préalable.
- **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement. Les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettent de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et facilitent les prises de décisions du maître d'ouvrage.

## II.2. Contexte réglementaire

La concertation publique consacrée à l'aménagement du secteur de Rostrenen s'inscrit dans le cadre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Celui-ci prévoit l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 millions d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifie l'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici.

### La volonté du maître d'ouvrage

- Pour assurer une bonne appropriation du projet, le maître d'ouvrage du projet a souhaité que la concertation avec les habitants soit la plus large possible.
- Afin d'alimenter cette concertation, différentes études techniques préalables ont été engagées, de façon à ce que les réflexions et propositions reposent sur des éléments aussi consistants et fiables que possible.

### Les obligations réglementaires

Conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, la DREAL Bretagne, les modalités de la présente démarche ont été fixées après avis des communes concernées (Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevel et Rostrenen). Les communes ont été saisies par courrier du Préfet de Région en date du 9 avril 2013. Les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevel et Rostrenen ont délibéré respectivement en dates des 17 avril 2013, 2 mai 2013, 17 mai 2013, 26 avril 2013 et 24 avril 2013, validant les modalités proposées. Celles-ci ont été définitivement arrêtées par courrier du Préfet de Région du 7 juin 2013. Ces éléments se trouvent en annexe 1.

La concertation a fait l'objet des mesures de publicité préalables suivantes :

- Un communiqué de presse envoyé à la presse locale ;
- Une annonce sur le site internet de la DREAL Bretagne ;
- Un affichage public.

Elle s'est déroulée du 17 juin au 12 juillet 2013.

Les communes ont été consultées sur le projet de bilan de concertation par courrier du préfet du 6 décembre 2013. Les communes de Glomel et Maël-Carhaix ont émis un retour positif respectivement en date des 23 décembre 2013 et 24 janvier 2014.

## II.3. Démarche de concertation

La DREAL Bretagne conduit le projet en concertation avec les collectivités locales concernées.

Un Comité de suivi de l'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen a été ainsi mis en place, associant l'ensemble des collectivités concernées, les chambres consulaires, le monde associatif. Il s'est réuni à deux reprises, les 14 septembre 2012 et 2 avril 2013.

## II.4. Outils et supports de la concertation publique

Des supports de communication ont été réalisés par la DREAL Bretagne, à la fois pour annoncer la concertation et pour expliciter le contenu du projet soumis à l'avis du public.

### II.4.1. Dossier de concertation

Un dossier de concertation (consultable en mairie de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevel et Rostrenen pendant la durée de la concertation, sur le site internet de la DREAL Bretagne) a été édité en 100 exemplaires A3 format paysage de 50 pages, explicitant le projet de manière détaillée (cf. Annexe 2) :

- Le cadre général de la concertation ;
- Le territoire du projet ;
- Le projet d'aménagement ;
- Les suites de la concertation.

## II.4.2. Plaquette de présentation

Une plaquette de présentation du projet, éditée en 1 000 exemplaires, d'un format A3 plié en 4 recto-verso, a été mise à disposition lors de la réunion publique et dans les mairies concernées (cf. Annexe 3).

Elle présentait de manière synthétique le projet soumis à concertation.

## II.4.3. Presse

Un communiqué de presse a été réalisé lors du lancement de la phase de concertation. Ce communiqué du 10 juin 2013 précisait les modalités de concertation (cf. Annexe 5).

Plusieurs articles de presse figurent en annexe 6.

## II.4.4. Réunion publique

Une réunion publique a été organisée au cours de cette concertation publique. Cette réunion s'est déroulée le 17 juin à 18h00 à Rostrenen. Elle avait notamment été annoncée en amont par la mise en place d'une affiche dans les mairies concernées (cf. Annexe 4).

La réunion a rassemblé aux alentours de 70 personnes environ.

Cette réunion a donné lieu à :

- un support de présentation projeté et utilisé au cours de la réunion ;
- un compte-rendu de la réunion.

Ces documents figurent en annexes 7 et 8.

## II.4.5. Registre

Des registres ont été mis à disposition en mairies pendant toute la période de concertation, du 17 juin au 12 juillet 2013.

Ils ont permis de recueillir 44 observations réparties de la manière suivante :

- Glomel : 4 observations ;
- Kergist-Moëlou : 7 observations ;
- Maël-Carhaix : aucune observation ;
- Plouguernével : aucune observation ;
- Rostrenen : 33 observations.

Les remarques recueillies dans les registres figurent en annexe 9 et leur teneur est synthétisée page 14.

## II.4.6. Permanence

Une permanence des services de la DREAL s'est tenue le jeudi 27 juin 2013 de 10h à 17h en mairie de Rostrenen.

26 personnes se sont présentées et 2 courriers ont été remis en permanence.

## II.4.7. Site internet

Des pages spécifiques au projet ont été ouvertes sur le site internet de la DREAL Bretagne, ([www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)).

Ces pages sont régulièrement mises à jour en fonction de l'avancée des études. Les documents disponibles en téléchargement ont été ajoutés régulièrement (plaquette, dossier concertation, communiqué de presse, support de présentation de la réunion publique, compte-rendu de la réunion publique, délibération des communes ....).

## II.4.8. Courriel et courrier

Un recueil d'avis par courriel a été mis en œuvre (adresse : [RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr)). Il a permis de recueillir 10 avis.

Des avis ont enfin été reçus par courrier, émanant principalement des collectivités et institutions sollicitées ; notons qu'un avis de particulier a également été reçu par courrier papier à l'adresse de la DREAL Bretagne et 2 courriers ont été remis en permanence.

Les avis recueillis par courriel et courrier figurent en annexes 10 et 11.





### **III. Bilan de la concertation publique**

---

### III.1. Bilan quantitatif

La concertation publique a permis une information et une participation significative du public.

Sur le plan quantitatif, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants :

- **Réunion publique** : environ 70 personnes ont assisté à la réunion publique.
- **Permanences** : 26 visiteurs.
- **Registres** : 44 observations recueillies (Glomel : 4 ; Kergrist-Moëlou : 7 ; Maël-Carnaix : aucune ; Plouguernevel : aucune ; Rostrenen : 33).
- **Site internet** :
  - Visiteurs : plus de 400 visites sur la page internet concernant le projet du site de la DREAL Bretagne ont été comptabilisées durant la période de concertation publique.
  - Téléchargements : 80 à 100 téléchargements de chacun des plans des variantes.
- **Courriers et courriels transmis au maître d'ouvrage** : 26 avis ont été recueillis par courriel et courrier.

### III.2. Bilan qualitatif des points de vue exprimés et analyse du maître d'ouvrage

#### III.2.1. Teneur des échanges en réunion publique

La réunion publique s'est tenue dans des conditions qui ont permis une libre expression des points de vue et avis des participants. La fiche de satisfaction remise, et remplie par une dizaine de participants montre une satisfaction unanime quant aux interventions, supports et réponses apportées, mais des regrets sur l'information amont de la tenue de la réunion.

Les principales préoccupations exprimées lors de la réunion publique sont les suivantes :

- Délais prévisionnels trop longs et montant inscrit au futur programme d'investissement trop faible ;
- Le devenir de la RD31 et des carrefours existants sur la RN164 ;
- La trop forte consommation de terres agricoles de bonne qualité ;
- L'emplacement des échangeurs est très important car cela orientera les développements d'urbanisme.
- Le passage de la RN164 en 2x2 voies est-il une décision irréversible ?

#### Commentaire du maître d'ouvrage

Tout sera mis en œuvre pour optimiser le délai d'études mais le projet se fera dans le respect des différentes procédures applicables, un certain nombre de délais incompressibles doivent être pris en compte. Un délai global de 6 à 8 ans après le bilan de concertation est nécessaire pour mettre en service le nouveau tronçon de route.

Dans le contexte économique actuel, le montant envisagé pour réaliser les travaux représente un effort conséquent pour l'État et la Région.

Le pont actuel de la RD31 sera remplacé par un pont plus long sur la variante ASP (impact sur habitations riveraines et déviation en phase travaux). D'une manière générale, toutes les voies départementales seront rétablies.

La consommation de terres agricoles est une préoccupation majeure du maître d'ouvrage. Tout sera mis en œuvre pour minimiser l'impact de la solution retenue sur les terres agricoles, en partenariat avec la chambre d'agriculture. Toutefois, le maître d'ouvrage doit aussi prendre en compte les impacts sur les habitations et les zones humides (dont la destruction demande d'ailleurs une compensation pouvant impacter des terres agricoles), et un compromis doit être recherché sur ces points sensibles.

Le maître d'ouvrage rappelle que la mise à 2 x 2 voies est une décision politique historique prise dans l'intérêt collectif, déjà largement mis en œuvre, et qu'elle n'est pas remise en question.

### III.2.2. Teneur des échanges lors de la permanence

La permanence s'est tenue dans des conditions qui ont permis une libre expression des points de vue et avis des visiteurs. La fiche de satisfaction remise, et remplie par une dizaine de participants montre une satisfaction unanime quant aux supports et réponses apportées.

Les principaux points abordés ont été les suivants :

- Fort impact sur les exploitations agricoles pour les variantes Nord et Sud. La variante Nord touche une station de méthanisation et un réseau de chaleur.
- La solution ASP engendre beaucoup de nuisances pour les riverains.
- La variante Sud présente le meilleur compromis (y compris pour la préservation de l'activité de l'hôtel Henry IV).
- Pourquoi la solution de 1994 a-t-elle été abandonnée ?

Quelques demandes d'ajustement des tracés ou propositions d'aménagements ont été recueillies :

- Demande de décalage de la variante Sud vers le Nord (vers l'hippodrome) pour éviter une traversée aux animaux.
- Demande de décalage de la variante Sud au Sud du poste électrique pour éviter de couper de la bonne terre agricole.
- L'échangeur de la RD87 est trop proche d'une exploitation agricole.
- Il est proposé, sur la variante Sud, de créer une station-service près de l'échangeur de la RD790 avec parking PL.
- En cas d'accident sur la future RN164, est-il prévu un itinéraire capable de recevoir le trafic PL ?

#### Commentaire du maître d'ouvrage

Tout sera mis en œuvre pour minimiser l'impact de la solution retenue sur les terres agricoles, en concertation avec les représentants du monde agricole.

L'APSI de 1994 ne prenait pas en compte les enjeux écologiques, notamment les zones humides, le tracé a donc dû être adapté, ce qui a conduit à la proposition de variante Sud.

Le maître d'ouvrage propose d'étudier plus en détail l'emplacement de l'échangeur de la RD87 / RD3 lors des études ultérieures.

Par ailleurs, le tracé de la variante Sud pourra être optimisé lors des études de détail. La phase de concertation a permis d'identifier de premières situations individuelles dont il sera recherché la meilleure prise en compte possible.

La création d'une aire de repos est un objectif du projet ; la possibilité d'y greffer une station-service reste conditionnée par la volonté d'un distributeur de s'implanter, ce qui est très incertain.

Dans le cas d'un aménagement sur place, un itinéraire de déviation sera mis en œuvre en cas d'accident sur la 2 x 2 voies, il empruntera l'itinéraire de substitution. Dans le cas des variantes Sud et Nord, c'est la RN164 actuelle qui jouera ce rôle.

### III.2.3. Teneur des avis écrits

#### III.2.3.1. Avis des collectivités territoriales et locales

##### III.2.3.1.1. Le Conseil Régional

Concernant le choix de la variante, le Conseil Régional de Bretagne est en adéquation avec l'analyse comparative réalisée qui montre que la variante aménagement sur place est la plus défavorable et que parmi les variantes Nord et Sud, la variante Sud impacte le moins l'activité agricole et présente un tracé en faveur du développement économique du secteur.

Concernant les propositions d'échangeurs de la variante Sud, le Conseil Régional indique que l'échangeur « La Faouédic » apparaît nettement plus favorable à l'Est, et à l'Ouest les échangeurs « Croaz Anna » et Kermabjean » sont les moins impactants.

Le Conseil Régional préconise de poursuivre les rencontres avec les riverains et professionnels du monde agricole ou économique pour tendre vers un projet optimisé.

##### III.2.3.1.2. Le Conseil Général

Le Conseil Général des Côtes d'Armor écarte la variante aménagement sur place au vu de l'analyse multicritères.

Il considère que l'échangeur sur la RD87 actuelle à Croaz Anna constitue en particulier une gêne importante pour les riverains. Une autre solution, par exemple à Kermabjean, serait préférable (moindre impact sur les riverains, le milieu physique et les zones humides, mais impact plus important sur les terres agricoles).

Il relève que les échangeurs sur les variantes Nord et Sud contribuent à des échanges privilégiés avec la RD790 tout en assurant une lisibilité à l'accessibilité à la commune de Rostrenen.

Le Conseil Général des Côtes d'Armor considère la variante Sud comme la solution de compromis la plus intéressante mais demande qu'au fur et à mesure de l'avancement des études, une réelle recherche d'optimisation de tracé soit effectuée afin de limiter la consommation de terres agricoles.

#### Commentaire du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage propose d'étudier plus en détail l'emplacement de l'échangeur de la RD87 / RD3 lors des études ultérieures.

Tout sera mis en œuvre pour minimiser l'impact de la solution retenue sur les terres agricoles, en concertation avec les représentants du monde agricole

##### III.2.3.1.1. Le Pays du Centre Ouest Bretagne

Le conseil d'administration du Pays du Centre Ouest Bretagne a émis un avis favorable à la variante Sud le 25 septembre 2013.

### III.2.3.1.1.

La Communauté de Communes du Kreiz Breizh

La Communauté de Communes du Kreiz Breizh s'est prononcé en faveur de la variante Sud par 27 voix pour (et une voix pour l'aménagement sur place), sous condition que la variante choisie soit ramenée au niveau de l'axe actuel à l'Ouest du lieu-dit Kerberterrien en Glomel.

### III.2.3.1.2. Les délibérations des communes

#### • Rostrenen

La commune de Rostrenen a délibéré sur le projet d'aménagement de la RN164 le 11 juillet 2013. Cette délibération rappelle les variantes envisagées et les objectifs de la concertation.

Les avis exprimés sont les suivants :

- Pour l'aménagement sur place : 13 avis ;
- Pour la variante Sud : 12 avis ;
- Pour la variante Nord : 0 avis.

#### • Glomel

La commune de Glomel a délibéré sur le projet d'aménagement de la RN164 le 09 septembre 2013.

Le conseil Municipal donne un avis favorable à la variante Sud (9 voix pour la variante Sud contre 1 voix pour l'aménagement sur place).

Les avantages suivants sont retenus :

- Moins d'impact sur le milieu naturel ;
- visibilité de la desserte des zones d'activité de Rostrenen ;
- Coût similaire à la variante Nord et moindre que l'aménagement sur place.

#### • Plouguernevel

La commune de Plouguernevel a délibéré sur le projet d'aménagement de la RN164 le 21 août 2013.

Le conseil Municipal confirme sa position initiale favorable à la variante Sud (16 voix pour et 1 abstention). Les avantages suivants sont retenus :

- Moins d'impact sur le milieu naturel du territoire communal ;
- Lisibilité de la desserte des zones d'activité de Rostrenen ;
- Coût du même ordre que la variante Nord et moindre que l'aménagement sur place.

#### • Kergrist-Moëlou

La commune de Kergrist-Moëlou a délibéré sur le projet d'aménagement de la RN164 le 27 juin 2013.

Le conseil Municipal :

- rejette le tracé Nord en raison de son impact sur les parcelles agricoles et d'une desserte insuffisante au niveau de Rostrenen.
- souhaite une modification de la variante Sud au niveau de l'hippodrome et du poste électrique.
- émet un avis favorable à l'aménagement sur place car cette variante semble être la plus appropriée à la desserte de Rostrenen.

#### **Commentaire du maître d'ouvrage**

Le tracé de la variante Sud pourra être optimisé lors des études de détail.

#### • Maël-Carhaix

La commune de Maël-Carhaix a délibéré sur le projet d'aménagement de la RN164 le 12 juillet 2013. Les avis exprimés sont les suivants :

- Pour l'aménagement sur place : 5 avis ;
- Pour la variante Sud : 11 avis ;
- Pour la variante Nord : 0 avis.

Un avis favorable à la variante Sud est donc exprimé.

### III.2.3.1.3.

Avis des administrations

La Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor n'a émis aucune réserve particulière.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) prévoit de prescrire un diagnostic archéologique si les variantes Sud ou Nord étaient retenues.

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Côtes d'Armor précise que la variante Sud aura un impact sensible sur les lieux-dits Croix Anna et Kermabjean et qu'une analyse particulière du paysage sera utile pour une insertion optimale du projet. La DDTM précise également que la voie communale n°48 (Toulhuit – Quenroppers) est régulièrement inondée, les voies de substitution devront donc intégrer la problématique eaux pluviales. Enfin, la DDTM remarque que certains bâtiments impactés par la variante Sud au niveau du giratoire du Faouedic à Rostrenen ne sont pas signalés sur le plan.

La chambre d'agriculture des Côtes d'Armor indique que les variantes ont été étudiées avec les exploitants agricoles de ce secteur.

Les observations et réserves émises sont les suivantes :

- Opposition à la variante Nord présentant trop d'impacts sur les exploitations agricoles.
- Plusieurs observations et propositions d'aménagement sur les variantes Sud et aménagement sur place.

La solution aménagement sur place, sous réserve de réalisation des aménagements proposés, semble néanmoins être pour la chambre d'agriculture la solution de moindre impact pour les exploitations agricoles.

Les propositions d'aménagement formulées sont les suivantes :

- Secteur de Kerbiterrien / Keruel :
  - variante Sud : délaissé trop important entre l'ancienne voie et la nouvelle
  - aménagement sur place : rétablir de la même façon que la variante Sud la voie entre Kerbiterrien et Kermarquer.
- Échangeur de Kermabjean : très consommateur de terres agricoles. Demande d'examen du positionnement de cet échangeur à Pont Douai / La Grenouillère. Il est rappelé que les impacts économiques doivent également être pris en compte, et non seulement les impacts sur les zones humides ou la biodiversité.
- Secteur de Toulazen / entrée de Rostrenen :
  - aménagement sur place : moindre impact agricole. Il est demandé de réutiliser les voies existantes pour les voies de substitution au niveau de Lanhellen avec un passage sous la nouvelle RN164.
  - variante Sud : une exploitation coupée en deux : des solutions foncières devront être recherchées et un passage pour les engins et les animaux doit être étudié. Il est demandé de réutiliser les voiries existantes pour éviter les délaissés.
- Concernant l'aménagement foncier : il est demandé que des réserves foncières soient mise en œuvre afin de compenser les exploitants impactés et qu'un aménagement foncier agricole et forestier soit conduit.

#### Commentaire du maître d'ouvrage

Tout sera mis en œuvre pour minimiser l'impact de la solution retenue sur les terres agricoles. La chambre d'agriculture sera associée au projet pour évaluer l'impact de la solution retenue et rechercher des solutions d'accompagnement.

Le maître d'ouvrage propose d'étudier plus en détail l'emplacement de l'échangeur de la RD87 / RD3 lors des études ultérieures. Le tracé de la variante Sud pourra lui aussi être optimisé lors des études de détail.

Le maître d'ouvrage a un a priori favorable à la conduite d'un aménagement foncier, qui permet de traiter les situations de manière globale et dans l'équité, en rappelant que la décision de le mener ne relève néanmoins pas de sa compétence, mais des commissions départementale et communale

d'aménagement foncier, cette procédure étant par ailleurs conduite sous la maîtrise d'ouvrage d'un Conseil Général. Le maître d'ouvrage est également favorable, en amont de cette procédure, à la constitution de réserves foncières, en particulier par un portage via la SAFER.

- Automobile Club de l'Ouest (ACO)

L'ACO a émis un avis favorable à la variante Sud qui présente un compromis équilibré des impacts sur les milieux naturels, sur le paysage, sur l'habitat et la desserte des zones d'activité de Rostrenen. Le coût est également en faveur de ce scénario.

Une observation est émise sur la sécurité jusqu'à la mise en service de la nouvelle voie en raison de l'augmentation du trafic poids-lourd engendrée par l'application de l'écotaxe à partir de 2014. Il est demandé de réduire au maximum le délai de réalisation.

#### Commentaire du maître d'ouvrage

Tout sera mis en œuvre pour optimiser le délai d'études mais le projet se fera dans le respect des différentes procédures applicables, un certain nombre de délais incompressibles doivent être respectés. Un délai global de 6 à 8 ans après le bilan de concertation est nécessaire pour mettre en service le secteur.

L'État a par ailleurs mis en place un observatoire de la mise en œuvre de l'éco-taxe, qui vise à mesurer les effets de ce dispositif et de permettre d'identifier le cas échéant d'éventuelles mesures d'accompagnement sur le réseau routier.

- Association de Mise en Valeur de Lan Bern et Magoar Penvern (AMV)

L'association AMV assure la gestion de la réserve naturelle de Lan Bern et Magoar Penvern. L'avis émis par l'AMV concerne les aspects suivants :

- L'inventaire faune-flore-habitat est jugé insuffisant, notamment concernant les chiroptères (nombre de points d'écoute jugé insuffisant).
- La non prise en compte des enjeux écologiques

L'AMV précise que trois ruisseaux ont été identifiés comme utilisés par la loutre, or sur la variante sur place, la présence de l'espèce n'est pas prise en compte et sur les variantes Nord et Sud, la présence de l'espèce n'est pas prise en compte sur le Doré.

- La non prise en compte du SRCE

L'AMV souhaite que le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), en cours de rédaction, soit pris en compte dans l'étude.

○ La non prise en compte de la réserve naturelle  
 L'AMV précise que la limite nord de la Réserve Naturelle Régionale de Lan Bern se situe à 500 mètres uniquement du tracé des trois variantes. Les espèces ne sont pas figées sur la réserve, les populations animales se déplacent et des échanges entre les populations existent. La RN164 coupe les axes de déplacement des espèces sauvages.

- o. Souhaites et propositions

L'AMV souhaite que les projets de tracés des différentes variantes s'appuient sur un inventaire faune-flore-habitats plus complet. Des mesures compensatoires exemplaires devront être prises pour compenser les atteintes écologiques dues au projet. Des aménagements tout le long de la future 2x2 voies doivent empêcher les animaux de traverser et de se faire écraser.

#### Commentaire du maître d'ouvrage

Concernant l'inventaire des faune-flore-habitat, notamment pour les chiroptères, il a été choisi de cibler des secteurs géographiques concernés par les variantes Nord et Sud, c'est à dire des zones aujourd'hui non aménagées. Les secteurs retenus pour cet inventaire concernent plus particulièrement deux zones intéressantes et diversifiées en termes d'habitats. De manière générale les secteurs de grandes cultures peu favorables aux chiroptères ont été évités. De plus, les études se sont appuyées sur les données du Groupe Mammologique Breton concernant la zone d'étude et sa périphérie (+ 2 kms). Ainsi, 32 données recueillies entre 1986 et 2012 ont permis de cartographier la localisation de 8 espèces différentes.

La présence de la loutre est bien prise en compte, elle a été identifiée sur tous les cours d'eau du secteur. Ainsi il est prévu des passages petite faune dans tous les ouvrages de franchissement créés (les caractéristiques précises seront définies sur un projet plus abouti, sur la solution retenue). Pour l'ouvrage du Doré, celui-ci est existant et possède déjà une banquette pour le passage de la faune, il n'y a donc pas lieu de prévoir d'autres aménagements.

Concernant le SRCE, celui-ci est en cours de rédaction et donc non disponible à l'heure actuelle, et de premiers documents provisoires ont été rendus publics en juin 2013. Les corridors écologiques seront toutefois étudiés plus précisément dans le cadre de l'analyse de la solution retenue.

La réserve naturelle a bien sûr été prise en compte. Les projets d'acquisitions de parcelles au Nord des limites de la RNR ont également été pris en compte ainsi que la valeur écologique de ces parcelles. Plusieurs échanges ont d'ailleurs eu lieu avec l'AMV au cours des études préalables. L'AMV a notamment été consultée pour la prise en compte des déplacements d'espèces. Les passages grande faune ont été déterminés en grande partie sur la base des informations fournies par l'association.

Il sera prévu des mesures de préservation des déplacements de toutes les espèces dans le secteur de la réserve. Notons en outre que la RN164 actuelle à un effet de coupure de ces déplacements, ceux-ci pourront être rétablis par la mise en place de haies notamment (à déterminer sur la solution retenue). Le projet sera clôturé de façon à guider les animaux vers les passages dénivelés qui leur sont dédiés.

Il est prévu un complément d'étude écologique sur la solution retenue. Des mesures seront prises pour limiter les atteintes écologiques (mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation).

- Confédération paysanne

La confédération paysanne se prononce pour l'aménagement sur place en raison du moindre impact sur les exploitations agricoles. La confédération précise que la valeur agronomique des sols utilisés dans le projet ASP est inférieure à celle des autres projets.

Il est toutefois demandé de revoir le projet de desserte locale au niveau de Kerfrançois.

La confédération paysanne ne s'oppose pas à la reprise de la partie Est de la variante Sud, à partir de Croix Julou (échangeur avec la RD 790), mais est totalement opposée à la variante Nord trop consommatrice de terres agricoles.

La confédération paysanne ne juge pas les différences de coût des variantes significatives.

#### Commentaire du maître d'ouvrage

La desserte de Kerfrançois est proposée par un tracé neuf uniquement pour le cas de la variante ASP avec itinéraire de substitution centre. Le franchissement de la RN164 ne pourra pas se faire au niveau de Lanhellen en raison de la proximité du bâti.

- Association de défense des intérêts des riverains rostreinois de la variante aménagement sur place de la RN164

Cette association a été créée le 24 juillet 2013. Elle a pour objet d'agir pour la défense des habitants et riverains de la variante aménagement sur place, pour le maintien de la qualité de vie et la convivialité des habitants et riverains, d'œuvrer pour le maintien de l'habitat du quartier.

III.2.3.1.6. Avis de la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIRO), futur gestionnaire de la voie

La DIRO a émis un certain nombre de recommandations techniques à suivre lors des études ultérieures.

La DIRO confirme l'amélioration en termes de sécurité routière quelle que soit la variante retenue.

Toutefois, la solution aménagement sur place paraît moins intéressante à la DIRO en raison du nombre plus important d'obstacles latéraux à isoler et la gêne assez longue occasionnée en phase travaux.

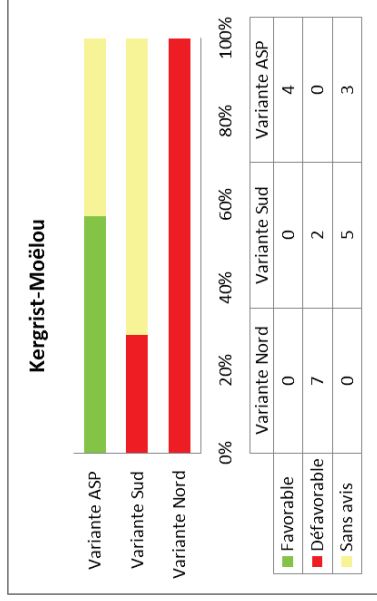
### III.2.3.2. Registres

#### III.2.3.2.1.

Kergrist-Moëlou

Les observations portées sur le registre de la mairie portent essentiellement sur l'opposition à la variante Nord (7 observations sur 7) et la préférence pour l'aménagement sur place (4 observations sur 7).

Les statistiques des observations sont les suivantes :



Les raisons de cette opposition à la variante Nord sont liées à l'impact sur les exploitations agricoles, mais aussi sur l'accumulation de nuisances ces dernières années dans ce secteur (ligne haute tension, éoliennes). La variante aménagement sur place est préférée car, le tracé étant déjà existant, il est considéré que les nuisances existent donc déjà.

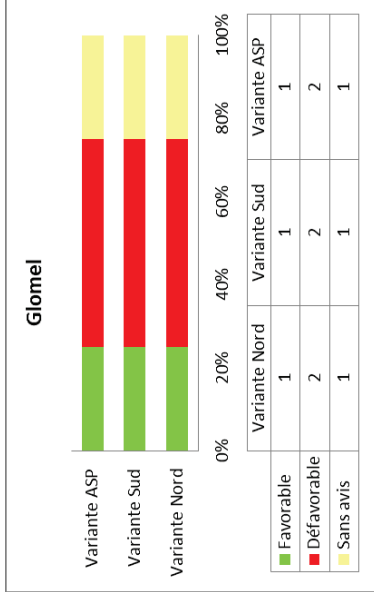
#### III.2.3.2.2.

Glomel

Parmi les 4 observations portées sur le registre de la mairie, une observation concerne les nuisances sonores au niveau du lieu-dit Ty Coat et demande la mise en place de protections phoniques.

Les 3 autres observations portées sur le registre portent essentiellement sur l'opposition aux variantes Nord et Sud (2 observations sur 3) en raison de l'impact sur les exploitations agricoles ou au contraire à l'opposition à la variante aménagement et un avis favorable sur les variantes Nord et Sud (1 observations sur 3) en raison du préjudice sur une exploitation agricole de la desserte de Kerbiterrien.

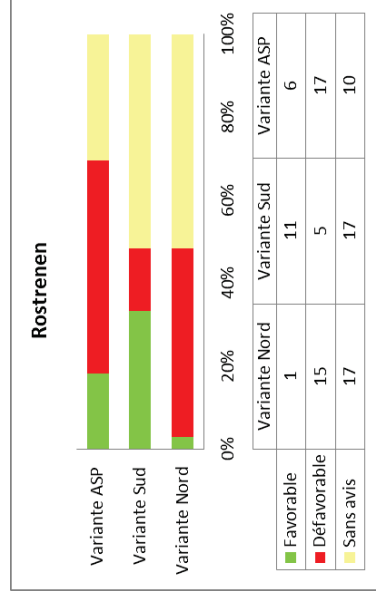
Les statistiques des observations sont les suivantes :



#### III.2.3.2.3.

Rostrenen

Les observations portées sur le registre de la mairie portent essentiellement sur l'opposition à la variante aménagement sur place (17 observations sur 33) et la variante Nord (15 observations sur 33). Les avis sont assez favorables à la variante Sud.



Les principaux arguments défavorables à la variante Nord sont liés à la consommation de terre agricole. Généralement les personnes défavorables à la variante Nord sont favorables à la variante ASP en arguant que les nuisances existent déjà sur ce secteur. Toutefois les voies de substitution sont jugées trop impactantes sur les exploitations agricoles.

Au contraire, les principaux arguments défavorables à la variante ASP sont liés aux nuisances trop importantes. Ces nuisances sont jugées actuellement très importantes, les riverains redoutent leur augmentation.

La variante Sud recueille nombre d'avis favorables sur le registre de Rostrenen, elle est considérée comme un meilleur compromis entre nuisances et consommation de terres agricoles.

Aucune observation n'a été recueillie sur les registres de ces communes.

### III.2.3.3. Courriels et courriers de particuliers

15 courriels et courriers de particuliers ont été reçus.

Les observations recueillies via l'adresse mail dédiée au projet et par courrier concernent essentiellement la variante aménagement sur place. En effet de nombreux riverains sont inquiets des nuisances de cette variante. Beaucoup s'interrogent sur les nuisances, la destruction des habitations et la perte de valeur de leurs biens, avec des habitations parfois en cours de rénovation.

Quasiment toutes les personnes ayant envoyé un avis par mail ou courrier sont opposées à la variante aménagement sur place et à la variante Nord (seul un avis ne mentionnait pas les variantes ASP ni Nord, uniquement une demande de modification de la variante Sud).

La période de travaux suscite également un vif intérêt. Les nuisances causées par les travaux inquiètent les riverains (nuisances du chantier, des déviations, impact négatif sur l'activité commerciale de Rostrenen pendant les travaux).

La variante Sud est considérée comme un compromis acceptable sous réserve d'adaptations (notamment un tracé plus au Sud de Kerbellec).

En outre, plusieurs observations concernaient le manque d'information personnalisée relative à ce projet, les personnes concernées auraient aimé recevoir un courrier d'information.

#### **Commentaire du maître d'ouvrage**

Une information collective a été privilégiée afin de toucher un plus large public. Un grand nombre de moyens d'information a été utilisé (communiqué de presse, affiches remises aux communes, site internet dédié, ...). Le maître d'ouvrage prend néanmoins note de cette insatisfaction et envisagera, dans la concertation autour de la solution retenue, la possibilité des prises de contact plus individuelles (courrier dans boîtes aux lettres, ...).



## **IV. Conclusions du Maître d’Ouvrage - orientations données au projet**

---

## IV.1. Conclusions du maître d'ouvrage

La concertation a permis de mettre en exergue deux principaux sujets de préoccupation du public :

- La consommation de terres agricoles ;
- Les nuisances pour les riverains de la RN 164 dans le cas de la variante « Aménagement Sud Place ».

Ainsi, sur la base de l'analyse multicritères soumise à la concertation et de l'ensemble des avis recueillis, **le maître d'ouvrage choisit de retenir la variante Sud.**

En effet, les variantes Nord et Aménagement sur place font l'objet d'une vive opposition, de la part de la profession agricole pour la première, et des riverains pour la seconde. Si la variante aménagement sur place, qui est plus coûteuse que les deux autres, est clairement celle qui est privilégiée par la profession agricole, celle-ci n'a pas non plus unanimement rejeté la variante Sud, mais avec de nombreuses demandes d'optimisation si celle-ci était retenue.

La variante Sud constitue donc le meilleur compromis entre les variantes.

Cette variante Sud nécessitera toutefois des ajustements que le maître d'ouvrage étudiera lors de la phase suivante des études. En particulier, l'emplacement de l'échangeur de la RD87 / RD3 sera étudié plus en détail et le tracé pourra être optimisé pour limiter l'impact sur les exploitations agricoles et les riverains.

La variante Sud est celle qui se rapproche le plus de l'APSI et qui réutilise une grande partie de l'emplacement réservé au PLU.

Concernant l'enjeu agricole, le maître d'ouvrage a confié à la Chambre d'Agriculture un approfondissement du diagnostic des exploitations de l'aire d'étude et l'évaluation des impacts du projet. Ceci permettra d'alimenter les réflexions sur l'opportunité de la conduite d'un aménagement foncier. En outre, le maître d'ouvrage sollicitera auprès du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, l'autorisation de mener des acquisitions foncières par opportunité avant DUP, pour constituer des réserves foncières. Enfin, une attention particulière sera portée sur les différents éléments de conception détaillée (géométrie des points d'échange, position des ouvrages de traitement des eaux, aménagements paysagers) pour limiter au maximum la consommation d'espace, tant agricole que naturel.

## IV.2. Concertation complémentaire sur échangeur Ouest

La concertation ayant mis en avant la nécessité de chercher à optimiser la conception de l'échangeur Ouest, la DREAL a lancé une concertation complémentaire.

Trois options d'aménagement ont été proposées par courrier en date du 10 décembre 2013 aux membres du comité de suivi des études de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

Les avis recueillis sont peu convergents. Par courrier en date du 27 février 2014 et son annexe, le Préfet explicite le choix établi, notamment en précisant comment la variante 3 (fort impact sur des zones humides pouvant être évitées, fort impact sur surface agricole et solution la plus chère) puis la variante 2 (qui ne maintient pas l'organisation actuelle des voiries) ont été écartées. La variante 1 est donc privilégiée, sous réserves d'optimisation (notamment sur le positionnement et la conception de l'aire de repos). Elle présente en outre la meilleure capacité d'insertion par rapport au bâti existant

## IV.3. La conduite des études ultérieures

La mise en œuvre du chantier de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique bien précis qui demandera plusieurs années.

Les prochaines étapes sont :

- Les études techniques d'avant-projet : la solution retenue à l'issue de la concertation sera étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement et de préciser son coût : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts.
- L'étude d'impact : ce dossier exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire (ou en dernier recours compenser) les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Il prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase temporaire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité Environnementale<sup>1</sup> puis présenté au public.
- L'enquête publique : une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.
- La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) : au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors, si l'ensemble des éléments sont favorables, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations au cas par cas viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière.
- La démarche espèces protégées : face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil National de Protection de la Nature (CNPN). Le « dossier CNPN » est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2). Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement ou à la destruction d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.

<sup>1</sup> L'Autorité environnementale est l'autorité compétente en matière d'environnement, conformément aux législations européenne et française. Il s'agit d'une représentation du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), instance de conseil et d'inspection du ministère du développement durable.