

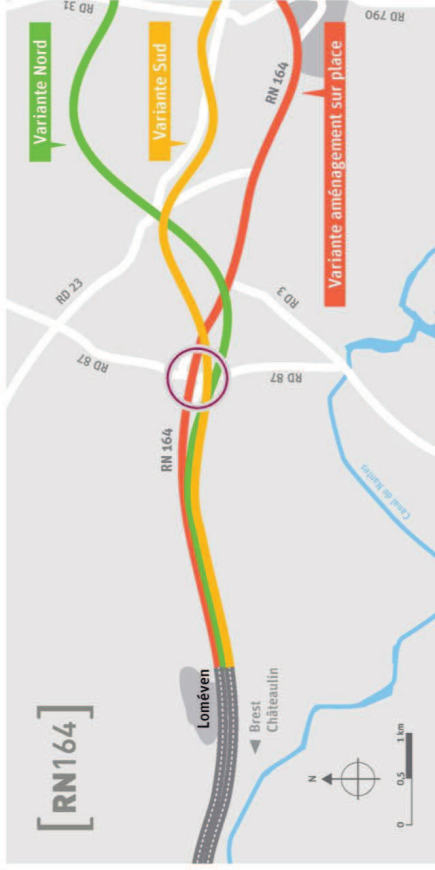
V.3. Plaquette de présentation

RN 164
mise à 2 x 2 voies
Aménagement du secteur de Rostrenen

Concertation publique
du 17 juin au 12 juillet 2013

PROJET DE TRAVAUX

[RN164]



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, Mabi-Carhaix, Plouguernevel 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 relier des tracés touchant de près 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.

Les objectifs

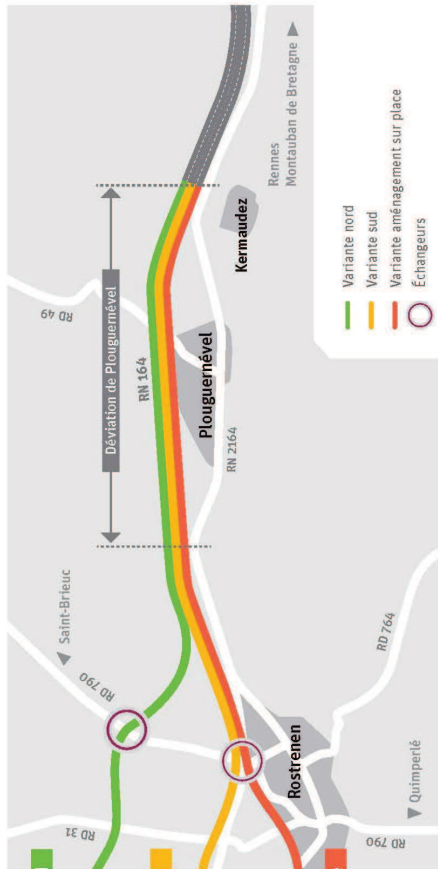
La mobilité pour tous, et plus de sécurité

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.

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.





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 engendrerait 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 Plouguernevel, 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 visibilité 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 Glomeil, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevel et Rostrenen et sur le site Internet de la DREAL Bretagne: www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

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.

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

A 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.



Un délai de 6 à 8 ans

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

2 ans

Etudes et concertation nécessaires à la DUP: remembrements éventuels, études de faisabilité technique, études de faisabilité économique, études de faisabilité juridique, études de faisabilité archéologique, etc. Etudes de projet.

2,5 à 3 ans

Phases avant travaux: Acquisitions foncières, permis de construire, permis de voirie, permis d'urbanisme, etc. Travaux.

2 à 3 ans

Travaux

V.4. Affiche de la réunion de concertation

Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013

RÉUNION PUBLIQUE
Lundi 17 juin 2013 à 18 h
Salle des fêtes de Rostrenen

RN 164 - Mise à 2 x 2 voies
Aménagement du secteur de Rostrenen

Pour vous informer

Consultez le site Internet de la DREAL Bretagne
<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/>
Consultez le dossier de la concertation dans les mairies de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevet et Rostrenen.
Rencontrez les services de l'État lors de leur permanence
le jeudi 27 juin 2013 de 10 h à 17 h à la mairie de Rostrenen.

Pour donner votre avis ou poser vos questions

Adressez un courriel à l'adresse suivante:
RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr
Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevet et Rostrenen pendant la période de concertation.



V.5. Communiqué de presse



Rennes, le 10 juin 2013

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RN164 - Mise à 2x2 voies au niveau de Rostrenen

Lancement d'une concertation publique

L'État envisage la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen. Le projet, qui concerne une section de 16 km de longueur environ, s'inscrit dans l'objectif d'aménagement intégral à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire de l'axe central breton, de Châteaulin à Montauban-de-Bretagne. L'État et la Région Bretagne, qui cofinancent aujourd'hui 50% des travaux sur la RN164, sont en effet mobilisés pour poursuivre cet aménagement à un rythme soutenu, pour favoriser l'accessibilité des territoires du Centre-Bretagne.

Au-delà des travaux actuellement prévus dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014, l'État et la Région Bretagne ont décidé de préparer l'avenir et de futurs programmes d'investissements. Ces deux partenaires ont donc engagé un programme d'études, financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement pour chaque section restant à élargir et à les porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Le projet d'aménagement au niveau de Rostrenen se situe entre Lomèven à l'ouest et Plouguernevel à l'est. Il reliera la déviation sud de Carnaix et la déviation de Gouarec.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé.

Sur la base de ces études, **une concertation publique sur ce projet est organisée du 17 juin au 12 juillet 2013.**

Les objectifs de cette concertation sont :

- > *Inform*er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > *Écouter* les avis de la population et de ses représentants
- > *Dialoquer* pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une variante qui sera approuvée. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Voir modalités d'information et de participation au dos

Contact presse :
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne Gillet – 02 99 33 42 10

Comment s'informer ?

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier correspondant qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés :
- directement dans les mairies de Rostrenen, Plouguernevel, Glomel, Maël-Cahraix et Kergrist-Moelou
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne :
<http://www.bretagne.developpementdurable.gouv.fr/>.

Chacun est invité à participer à la

réunion publique

organisée le **lundi 17 juin 2013 à 18h00**,
salle des fêtes Guillaume Le Caroff - Place du Bourg Coz - 22110 Rostrenen.

Les services de la DREAL organiseront également une **permanence**, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, le **jeudi 27 juin 2013 de 10h à 17h**, en salle du Conseil de la mairie de Rostrenen.

Et pour participer ?

- Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions :
- par courriel à l'adresse suivante RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr
 - dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Rostrenen, Plouguernevel, Glomel, Maël-Cahraix et Kergrist-Moelou pendant la période de concertation.

Contact presse :
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne Gillet – 02 99 33 42 10

V.6. Articles de presse

ouestfrance-entigne.com

http://www.ouestfrance-entigne.com/scripts/consult/doc/DOC_impress...

vendredi 19 juillet 2013

Journal Ouest-France du vendredi 19 juillet 2013

Édition : Loudéac-Rostrenen - Rubriques : Rostrenen



Imprimer

Le choix du futur tracé de la RN164 divise le conseil municipal

Mercredi soir, le conseil municipal devait donner un avis (consultatif) sur le choix du tracé de la mise en 2 x 2 voies de la RN 164 entre les hameaux de Loméven (Glomeil) et Kermaudéz (Plouguernével), soit une section de 16 km environ qui relierait les deux portions de 4 voies existantes.

La commune est particulièrement impactée par ce choix car les trois variantes de tracé proposées concernent essentiellement son territoire, entre Lan-Ogé et Pont-Douar.

Ces trois variantes sont : une variante nord qui remonte jusqu'à Kerfloc'h (Kergrist-Moëlou), une variante aménagement sur place (doublement de la voie actuelle) et une variante sud entre les deux, passant légèrement au sud de l'hippodrome et au nord de Lanhellén.

Cet avis sera transmis à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), qui prendra la décision définitive.

« Impact négatif »

Quelques membres de la majorité et de l'opposition ont fait part de leur souhait du maintien actuel au motif d'un prélèvement de terres agricoles moins douloureux et du souhait de maintenir au plus près de Rostrenen la future 4 voies.

Pour Christian Gautier et Jean-Paul Le Boédéc, maire, le tracé sud est le meilleur compromis : l'échangeur de Lan-Ogé maintient la proximité de Rostrenen, l'impact sur l'habitation est moindre et le coût prévisionnel inférieur de plus de 10 %.

Les riverains ont émis leur farouche opposition au doublement du tracé actuel. En argument essentiel, « l'impact négatif pour 553 habitants par ce qui est à nos yeux la traversée d'un centre-ville par une 4 voies » : nuisances sonores, visuelles, dépréciation de l'immobilier, etc.

Le vote du conseil municipal a donné un rejet total du tracé nord, 13 voix pour le doublement du tracé actuel et 12 pour la variante sud. Pour Christian Gautier, défenseur depuis toujours de la variante sud : « On n'est pas majoritaires, mais avec 12 voix contre 13, la proportion a évolué très favorablement. »

Les riverains font part de leur souhait de créer une association de défense.

Ouest-France / Bretagne / Carhaix-Plouguer / Maël-Carhaix / Archives du lundi 22-07-2013

RN 164 : le conseil pour la variante sud de Rostrenen - Maël-Carhaix

lundi 22 juillet 2013

Le dossier de mise à quatre voies de la RN 164 de Loméven à Plouguernével était soumis à enquête publique dans les communes concernées du 17 juin au 12 juillet.

Trois variantes, concernant principalement la déviation de Rostrenen, étaient proposées : sur place, sud et nord. Le conseil municipal s'est prononcé, vendredi, pour la variante sud.

Ouest-France / Bretagne / Pontivy / Rostrenen / Archives du mardi 25-06-2013

La Dreal de Bretagne Permanence jeudi 27 juin, 10 h et 17 h, mairie - salle du conseil... - Rostrenen

mardi 25 juin 2013

La Dreal de Bretagne

Permanence jeudi 27 juin, 10 h et 17 h, mairie - salle du conseil municipal, 6, rue Joseph-Pennec. Dans le cadre de la concertation de la mise à 2 x 2 voies de la RN 164, la Dreal de Bretagne organise une permanence qui se tiendra le jeudi 27 juin 2013 de 10 h à 17 h, à la mairie de Rostrenen. Cette permanence permettra de répondre à toutes les interrogations et recueillir les observations.

RN164. Le projet de mise en 2x2 voies expliqué



Lundi soir, les rivières de la RN164 étaient conviés pour une réunion de présentation de la mise en 2x2 voies. Ils ont ainsi pu découvrir les trois tracés envisagés.

Un public, peu nombreux, mais très à l'écoute des informations données et surtout en attente de la réalisation du projet.

L'État envisage la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen. Le projet, qui concerne une section de 16 km de longueur environ, s'inscrit dans l'objectif d'aménagement intégral à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire de l'axe central breton, de Châteaulin (29) à Montauban-de-Bretagne (35).

Gérard Labeille, président de la commission transpot au conseil régional, et les techniciens de la Dreal et du bureau d'études en charge du projet étaient à la disposition de la centaine de personnes présentes.

Trois tracés envisagés au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

au lieu d'un, le projet d'aménagement

U11 et une nouvelle organisation



Jo, et au second, le secrétaire

supplémentaires qui devront respecter ces règles pour que l'ambiance ne change pas.

L'organisation va évoluer au sein de l'Union sportive F. Le désir de démissionner, mais l'assemblée générale de samedi montre que le club n'est pas d'accord. Nous nous orientons donc vers une co-présidence : l'autre co-président pressenti est Yoan Toulgoat, l'organisateur du tournoi du 8 mai. Nous aurons à nous répartir clairement les responsabilités de la saison prochaine, le mardi 13 mai. Nous discuterons aussi de l'école de foot. L'idée serait de mutualiser les écoles de La Montagne et de l'Union sportive pour avoir des groupes de niveau. Cela pourrait se faire au niveau de la Jeunesse sportive, il faudrait ensuite l'accord de La Montagne, puis celui de la Jeunesse sportive.

Pour le reste, Marcel Le Mal sera à la secrétaire et Graciele Le Mal à la trésorerie. Pour les cinq prochains, les vacances n'ont pas défilé !

Une recette de 142 000 €

Depuis le transfert de la taxe professionnelle à la communauté de communes, celle-ci reverse une compensation à chaque commune. Pour Maël-Carhaix, elle propose

RN 164 : une enquête publique

La mise à deux fois quatre voies de la RN 164 va concerner la partie s'étendant de Locmaven à Plouguernevel, soit environ 16 km. Plusieurs variantes portant sur la déviation de Rostrenen ont été étudiées et présentées au comité de

La Jeunesse sportive fête ses dix bougies



Le bureau a décidé d'une grande fête le samedi 13 juin.

Aujourd'hui, c'est trois clubs, Maël-Carhaix, La Montagne, Glomel et de bons résultats. Mais seulement deux équipes : U15 et U17. Le président est Fabien Coljean. Les autres membres du bureau sont : Jo, et au second, le secrétaire. Le but : regrouper les jeunes en U13, U15 et U17 et leur permettre de jouer ensemble tout en étant lié-cencié dans leur club d'origine.

Plusquellec

Espace pour tous
Randonnée pédestre. Lundi 27 mai, à partir de 14 h, rendez-vous devant la mairie. Circuit de Coat Ker-mel. Contact : tél. 02 99 21 51 34, 02 96 21 51 73.

Annoncez vos événements sur internet

Saisissez votre information (réunion, concert, manifestation, etc.) sur internet, sur le site www.infobocalair.fr, pour qu'elle paraisse dans Ouest-France et sur mavilla.com

Plourac'h

Rencontre Région - Pays du Cob : développement local
Jeudi 30, 18 h, salle polyvalente de Plourac'h. Le conseil régional invite à échanger autour d'une vision partagée du développement local. A l'ordre du jour : le rôle du foncier ; l'accessibilité au pays et les mobilités internes au territoire.

Bulat-Pestivien

État civil
Naissance : Lef Bozoc.

Ouest-France / Bretagne / Saint-Brieuc / Kergrist-Moëlou / Archives du lundi 06-05-2013

60 000 € de travaux de voirie programmés pour 2013 - Kergrist-Moëlou

lundi 06 mai 2013

Jedi soir, le conseil municipal a voté le programme de voirie 2013 et validé les travaux prévus dans la tranche ferme pour un montant 60 000 €. Ces travaux concernent la route de Pempoulrot sur 130 m, celle de Coat Treuk sur 520 m, celle des Quatre Vents sur 80 m, celle de Keranglas sur 185 m et 80 m et celle du Petit Paris-Kervenal sur trois tronçons (55 m, 60 m et 60 m).

Représentation des communes au conseil communautaire

Le conseil municipal opte pour la solution suivante : un délégué jusqu'à 900 habitants ; deux délégués de 901 habitants à 2 000 habitants ; quatre délégués au-delà de 2 000 habitants.

Nouvelle compétence communautaire

Le conseil municipal est d'accord pour ajouter aux statuts de la communauté de communes du Kreiz-Breizh un élément lui permettant d'élargir sa compétence facultative en matière d'enseignement artistique. La compétence devient : « Initiation, enseignement et formation à la musique, à la danse et à l'art dramatique ».

Concertation sur le tracé de la RN 164

La concertation sur le tracé entre Plouguernével et Loméven en Glomel se déroulera du 17 juin au 12 juillet avec une réunion publique à Rostrenen. Durant toute la durée de la concertation, un exemplaire du dossier sera à disposition en libre consultation dans les mairies et un registre permettra de recueillir les observations des habitants. Le conseil municipal émet un avis favorable.

Questions diverses

Les portes de plusieurs classes de l'école seront remplacées pour un montant de 5 600 € HT. En raison de l'achat d'un nouveau broyeur, le conseil décide de mettre en vente l'ancien. Les offres de prix sont à déposer au secrétariat de la mairie.

Ouest-France / Bretagne / Pontivy / Plouguernével / Archives du jeudi 02-05-2013

RN164 : les modalités de concertation approuvées - Plouguernével

jeudi 02 mai 2013

Une concertation publique doit être engagée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement de la RN164, entre Plouguernével (la Ville-Louis) et Glomel (Loméven). La concertation vise à recueillir les avis sur les enjeux du projet, sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits, sur les aménagements... Vendredi, la commune a approuvé les modalités d'organisation de cette concertation.



Conseil municipal. Débat sur le doublement de la RN164

Mercredi, lors du conseil, le doublement de la RN164 est revenu en débat, à travers une demande de concertation publique faite par la préfecture.

La demande de concertation a été faite par la préfecture de Saint-Brieuc et Glomel, en 2010, avec l'appui de la commune de Plouguernével. Le conseil municipal, présidé par Jean-François, a voté la mise à deux fois

de la population des cinq communes, majorité comme opposition, tout en étant obligés de suivre la procédure, restent sceptiques sur la faisabilité de ce projet.

Certains évoquent un gain de temps administratif ou même la suppression d'introduire un comité de pilotage d'élus, des services de l'Etat et d'associations. Le conseil municipal a sollicité pour mettre à disposition la salle des fêtes, afin d'organiser une concertation publique ouverte à tous.

Le dossier d'études sera déposé sur quatre semaines, du 17 juin au 17 juillet, et s'appuiera sur un comité de pilotage composé de représentants des communes, des élus, des associations, des services de l'Etat et d'associations. La commune de Rostrenen est sollicitée pour mettre à disposition la salle des fêtes, afin d'organiser une concertation publique ouverte à tous.

Piéléauff

La soirée européenne et musicale a conquis le public



Duier Olliver, président de Kroz-Breizh, village d'Europe à l'apogée, a récolté une centaine de signatures de soutien de l'Europe, la Région, le Département, la communauté de communes et la fondation Canal Caribac.

C'était soirée débattre avec les habitants à la suite des fêtes, les choristes participant à l'événement « Singing in the Villages ». Le président de l'association Kroz-Breizh villages d'Europe, Didier Olliver, a remercié l'association pour sa participation à la disposition des choristes pendant une semaine. Après la digestion de crêpes, la soirée s'est poursuivie par un fest-noz.

Animation jeux le 2 mai

14 h 30 à 17 h 30, mairie. La ludothèque se déplace avec des jeux de société, jeux en bois, de cartes, de plumes. Pour tous les âges. Les moins de 10 ans sont admis. Tarif : 10 €. Contact : 02 96 24 93 87, ludique-familienrale@orange.fr

Cérémonie du 6-Mai

Mercredi 6 mai, 12 h, mairie. Repas au restaurant Gilbert à Ploüvez-Guimin. Tarif 27 €. S'inscrire en mairie avant le 2 mai 2015. Contact : 02 96 24 93 87, ludique-familienrale@orange.fr

Kergrist-Moëlou

Jeudi 27 mai, 20 h, mairie. Programme vote 2013 ; représentation des élus. Tarif : 10 €. Contact : 02 96 24 93 87, ludique-familienrale@orange.fr

Plouguernével

Bal école musette. Organisé par le club de musette municipale 20 avril, 14 h, foyer municipal.

Collecte de textiles

Mairie. Dans la semaine du 21 au 24 mai aura lieu une collecte de vêtements et textiles. Les vêtements et textiles usagés doivent être déposés dans des sacs plastiques propres et déposés en mairie de Plouguernével pour le vendredi 24 mai, 17 h.

Perret

Village sélectif des Foyers des Salles

Visite du site qui abritait l'une des plus grosses loges à bois de Bretagne, de ses quarante bâtiments, et de la vie quotidienne dans le village aux alentours de la fin du XVIII^e siècle. Samedi 26 avril, 14 h à 18 h. Tarif : 5 €. Résultat 3 €, gratuit pour les moins de 10 ans. Contact : 02 96 24 93 87, ludique-familienrale@orange.fr

Concours de boules

Mercredi 1^{er} mai, au boulodrome. À 9 h 30 ; pen sus, pen, engagement 5 €, 1^{er} prix 50 €, 2^e prix 20 €, 3^e prix 10 €. À 14 h 30 ; pen sus, pen, engagement 10 €, 1^{er} prix 150 €, 2^e prix 80 €, 3^e prix 30 €. À 17 h 30 ; 01 5^e au 8^e prix ; nombreux lots. Consolateur gratuit. 1^{er} prix 20 € ; 2^e 10 €, Buvellec.

Trois tracés possibles pour la future RN164 - Glomel

lundi 22 avril 2013

Une réunion s'est tenue le 2 avril dernier au sujet du tracé de la future RN164 sur le secteur de Rostrenen (section Loméven-Plouguernével). Le comité de suivi, organisé par la Dreal, avait pour but de faire le point sur les quatre variantes de tracés proposées, en prenant en compte les premiers avis recoltés et d'étudier les différentes possibilités envisagées.

La Dreal retient trois variantes et un seul choix d'échangeur serait associé à chaque variante. Les échangeurs avec la RD87, la RD790 semblent les meilleurs solutions. Dans tous les cas de figure, la variante centre peut être écartée. Reste à choisir parmi les trois autres.

La phase de concertation est envisagée jusqu'à l'automne 2013. Le conseil municipal n'émet aucune remarque générale au sujet des scénarios envisagés et approuve les modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 proposées par l'État.

Ouest-France / Bretagne / Saint-Brieuc / Gouarec / Archives du lundi 26-08-2013

RN164 : avis favorable à la variante sud du conseil - Plouguernével

lundi 26 août 2013

L'aménagement de la RN164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen s'inscrit dans le cadre d'aménagement global de la RN164. Trois scénarios sont proposés :

Aménagement sur place, avec un tracé élargi de la voie actuelle. Il a très peu d'impact sur le paysage et ne crée pas de coupures nouvelles dans le parcellaire agricole, mais il faut prévoir des itinéraires de substitutions pour les véhicules interdits sur la voie express. C'est la variante dont le coût est le plus élevé.

Variante nord. C'est celle qui évite au maximum les impacts sur le milieu humain, mais c'est aussi celle qui affecte le plus les zones humides et qui consomme le plus de terres agricoles. De plus, elle répond moins bien en termes de desserte de territoire.

Variante sud. Elle influe moins sur le milieu naturel du territoire, mais varie plus en termes de bruit et se situe entre la variante nord et la variante aménagement sur place. Son coût est de l'ordre de celui de la variante nord.

Le conseil donne un avis favorable au scénario proposé dans la variante sud qui présente les avantages suivants : solution qui influe le moins sur le milieu naturel du territoire, laisse une lisibilité à la desserte des zones d'activité de Rostrenen et son coût est du même ordre que celui de la variante nord et moins chère que le scénario du tracé élargi de la voie existante.

RN164 : un « oui mais » aux modalités de concertation
Le préfet de la Région a demandé à la commune de participer à la concertation sur le tracé de la future RN164. La commune a répondu favorablement à la demande de concertation. Les modalités de concertation ont été définies par le préfet. Elles prévoient une concertation publique sur le territoire de la commune de Plouguernével. La concertation se déroulera pendant quatre semaines, du 17 juin au 12 juillet 2013, et comprendra une réunion publique à Rostrenen à la fin de la concertation. Le préfet a demandé à la commune de participer à la concertation. La commune a répondu favorablement à la demande de concertation. Les modalités de concertation ont été définies par le préfet. Elles prévoient une concertation publique sur le territoire de la commune de Plouguernével. La concertation se déroulera pendant quatre semaines, du 17 juin au 12 juillet 2013, et comprendra une réunion publique à Rostrenen à la fin de la concertation. Le préfet a demandé à la commune de participer à la concertation. La commune a répondu favorablement à la demande de concertation. Les modalités de concertation ont été définies par le préfet. Elles prévoient une concertation publique sur le territoire de la commune de Plouguernével. La concertation se déroulera pendant quatre semaines, du 17 juin au 12 juillet 2013, et comprendra une réunion publique à Rostrenen à la fin de la concertation.

Randomnée pédestre
Lundi 29 avril, Lanscat, Lande de Lanscat à 14 h. Bon repas avec Jean et Colette. Tarif : 10 €. Contact : 02 96 24 93 87, ludique-familienrale@orange.fr

Concert du stage de violon
Les stagiaires vous proposent une représentation de leur concert de violon. Mercredi 26 août, 19 h 30, école de musique et de danse 6, rue abbé Gilbert, Gratul. Contact et réservation : 02 96 24 93 87, ludique-familienrale@orange.fr

Pour pallier dans Ouest-France

www.maello.com ou sur infocale.fr

V.7. Diaporama de la réunion publique

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

Réunion publique du
17 juin 2013

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie
Présent pour l'avenir

www.ecologie.gouv.fr

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



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

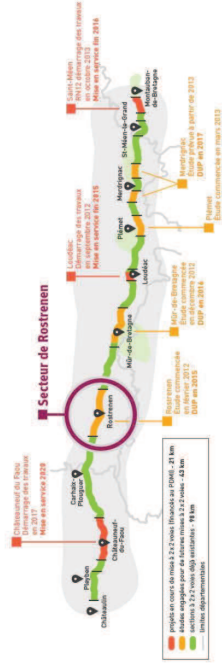


L'action de l'Etat et de la Région Bretagne sur la RN164

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)



5

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

7

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

6

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

8

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
- Plaquette 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



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



LE DEROULEMENT DES ETUDES



10

Les étapes d'un projet routier (2)

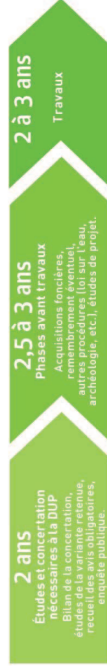
- Après la DUP :
 - Accomplissement de différentes procédures : loi sur l'eau, dérogation pour la destruction d'espèces protégées, remembrement agricole éventuel...
 - Acquisitions foncières
 - Études de détail
 - Lancement des travaux



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.



13



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

14



LES ENJEUX DU PROJET

15

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

16



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

17

[RN164]



[Cours d'eau de l'agglomération]

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

18

[RN164]

Echanges avec la salle

20

LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT, ET VARIANTES ETUDIÉS



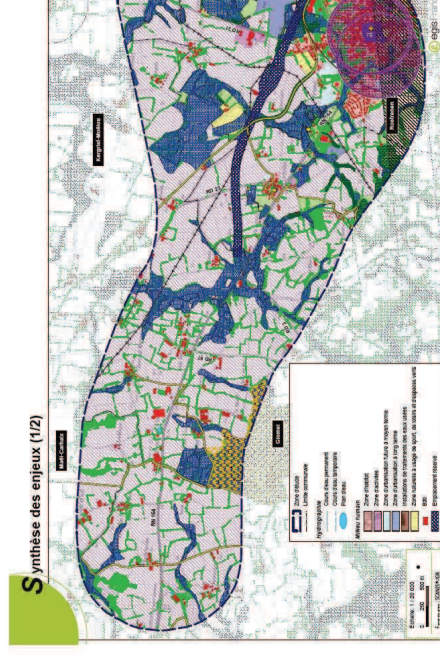
La démarche de recherche de tracés

- 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

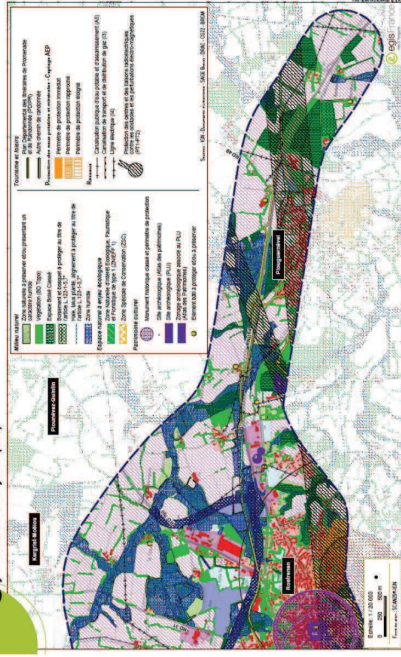


Une exigence

- 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 (2/2)



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



26

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



27

Points communs à toutes les variantes

- Aménagement sur place, sur 5 km, de la déviation de Plouguernevel, 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



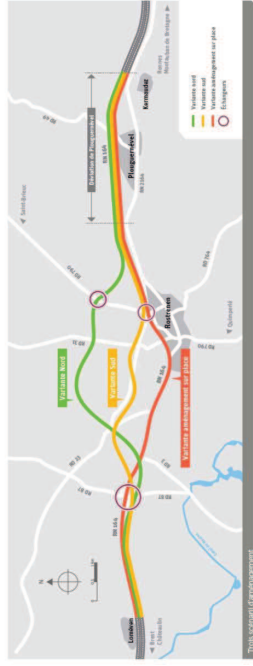
28

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

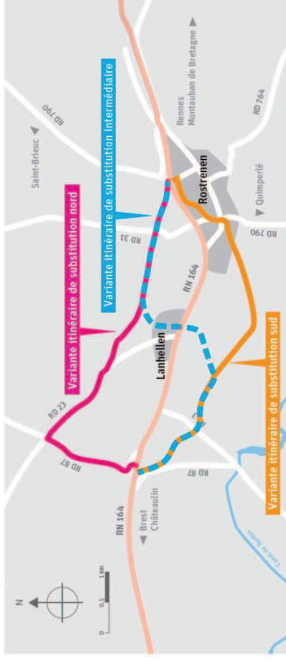


Les 3 variantes



Quel itinéraire de substitution?

- Pour les variantes Sud et Nord, la RNI164 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€

33

35

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

36

Synthèse de l'analyse comparative

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

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



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 mail
- 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

Echanges avec la salle



V.8. Compte-rendu de la réunion publique

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 Adjoint des Côtes d'Armor, représentant le Préfet des Côtes d'Armor
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'Etat 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 % Etat 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'Etat 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 de 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 réalisé 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 risquent 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 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.