

**Mise à 2 x 2 voies de la RN 164  
dans le secteur de Rostrenen**  
*(Section Loméven - Plouguernével )*

**PIÈCE L :**  
**BILAN DE LA CONCERTATION**









# *Bilan de concertation*

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

*avril 2014*



# 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. <i>Avis des collectivités territoriales et locales</i> .....                      | 10        |
| III.2.3.2. <i>Registres</i> .....  | 14        |
| III.2.3.3. <i>Courriels et courriers de particuliers</i> .....                               | 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.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'État 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'État 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 Plouguernevel, 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.

## 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, Maël-Carhaix, Plouguernevel 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. À cette fin, l'État, 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 Plouguernevel, en extrémité est, est un point commun à l'ensemble des variantes.



## **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 :

- **Informer** 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 ;
- Kergrist-Moëlou : 7 observations ;
- Maël-Carhaix : aucune observation ;
- Plouguernevel : 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-Carhaix : 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 recueillis :

- 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 Kerbiterrien 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 – Quenropers) 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.



### III.2.3.1.4. Avis des organismes consulaires

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.

### III.2.3.1.5. Avis des associations et syndicats

- 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.

- 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 banquettes 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 a 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 rostrenois 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.

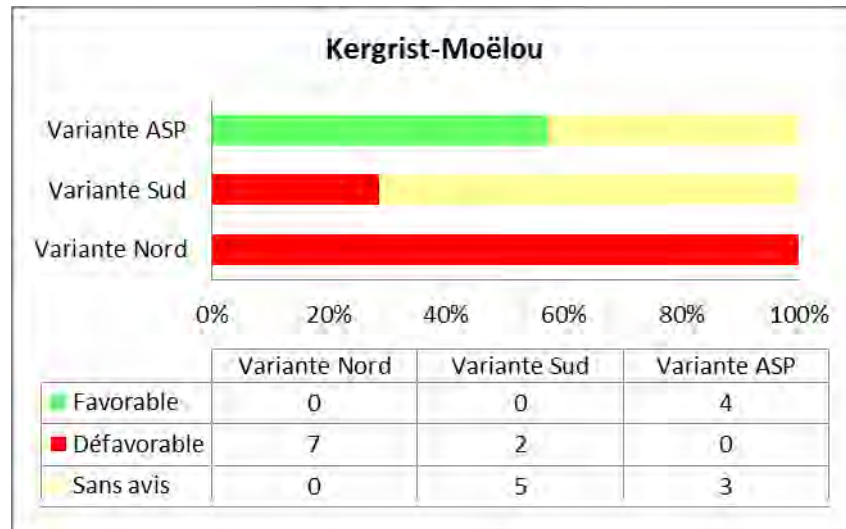
Toutefois, la solution aménagement sur place paraît moins intéressante à la DIRO en raison du nombre plus important d'obstacles latéraux à isoler et la gêne assez longue occasionnée en phase travaux.

### 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 :



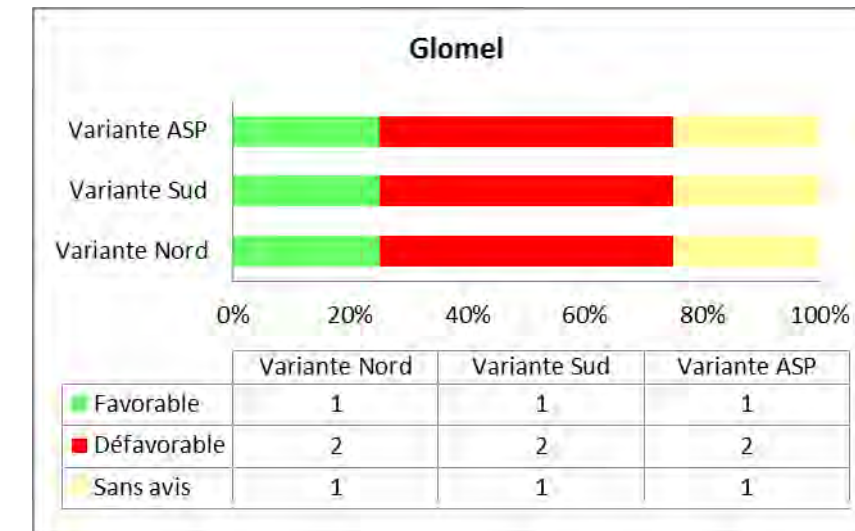
Les raisons de cette opposition à la variante Nord sont liées à l'impact sur les exploitations agricoles, mais aussi sur l'accumulation de nuisances ces dernières années dans ce secteur (ligne haute tension, éoliennes). La variante aménagement sur place est préférée car, le tracé étant déjà existant,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

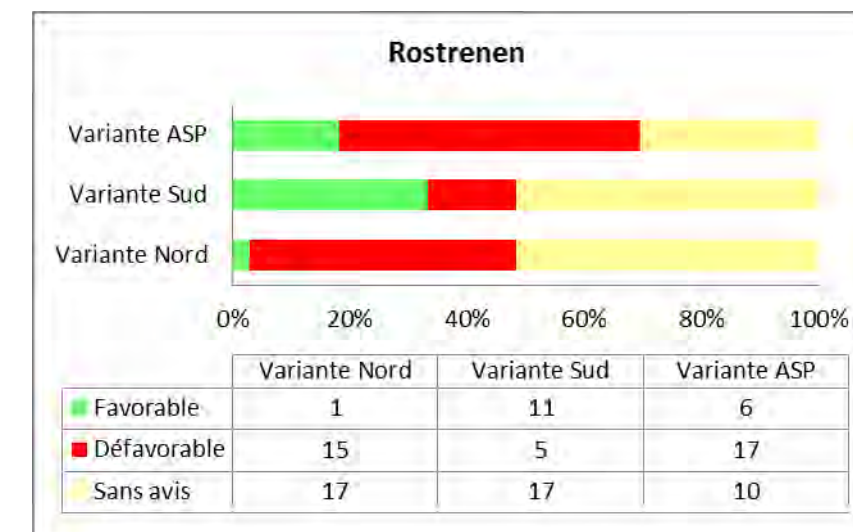
Les 3 autres observations portées sur le registre portent essentiellement sur l'opposition aux variantes Nord et Sud (2 observations sur 3) en raison de l'impact sur les exploitations agricoles ou au contraire à l'opposition à la variante aménagement et un avis favorable sur les variantes Nord et Sud (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 Sur 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 (CNP). 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.

## V. Annexes

---

## V.1. Proposition des modalités de concertation aux maires et délibération des communes



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
EST-DOI-PAP-DOSS

Rennes, le 09 AVR. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE PLOUGUERNEVEL  
1 route de Kerny  
22110 PLOUGUERNEVEL  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Rostrenen qui s'est tenu le 02 avril 2013 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation sur le projet, telles que proposées par l'État.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui prévoit que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », je vous remercie de m'adresser **avant le 24 mai 2013** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
EST-DOI-PAP-DOSS

Rennes, le 09 AVR. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE MAËL-CARHAIX  
le Bourg  
22110 MAËL-CARHAIX  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Rostrenen qui s'est tenu le 02 avril 2013 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation sur le projet, telles que proposées par l'État.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui prévoit que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », je vous remercie de m'adresser **avant le 24 mai 2013** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
EST - Dno1 - PAP - D095

Rennes, le 09 AVR, 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE KERGRIST-MOËLOU  
le Bourg  
22110 KERGRIST-MOËLOU  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Rostrenen qui s'est tenu le 02 avril 2013 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation sur le projet, telles que proposées par l'État.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui prévoit que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », je vous remercie de m'adresser **avant le 24 mai 2013** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
EST - Dno1 - PAP - D095

Rennes, le 09 AVR, 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE GLOMEL  
2 rue de Rostrenen  
22110 GLOMEL  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Rostrenen qui s'est tenu le 02 avril 2013 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation sur le projet, telles que proposées par l'État.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui prévoit que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », je vous remercie de m'adresser **avant le 24 mai 2013** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne**

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poirvre@developpement-durable.gouv.fr  
TST-2401-PAF-2013

Rennes, le **09 AVR. 2013**

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ  
DE COMMUNES DU KREIZ BREIZH  
6 rue Joseph Pennec  
22110 ROSTRENEN  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RNI64 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** Proposition de modalités de concertation

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Rostrenen qui s'est tenu le 02 avril 2013 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation sur le projet, telles que proposées par l'État.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, j'ai souhaité recueillir votre avis sur ces modalités envisagées afin que vous me fassiez part, le cas échéant, de vos propositions complémentaires. Je vous remercie de m'adresser celui-ci avant le 24 mai 2013.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne**

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poirvre@developpement-durable.gouv.fr  
TST-2401-PAF-2013

Rennes, le **09 AVR. 2013**

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE ROSTRENEN  
6 rue Joseph Pennec  
22110 ROSTRENEN  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Rostrenen qui s'est tenu le 02 avril 2013 sous la Présidence de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation sur le projet, telles que proposées par l'État.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui prévoit que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », je vous remercie de m'adresser **avant le 24 mai 2013** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



## **RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE ROSTRENE (SECTION LOMEVEN - PLOUGUERNEVEL)**

### **OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT**

#### **I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION**

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen (section Lomeven-Plouguernevel).

Le maître d'ouvrage est l'État, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le projet s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995. Les études de cette opération sont financées au titre du volet territorial du CPER 2007-2013 (FNADT). L'aménagement de la RN164 est aujourd'hui financé à 50% par l'État et 50% par la Région.

Le projet concerne 5 communes :

- Glomel
- Kergist-Moëlou
- Maël-Carhaix
- Plouguernevel
- Rostrenen

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place en 2012 par Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor.

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

La concertation portera sur les différentes variantes d'aménagement (aménagement sur place et variantes de tracé neuf)

Elle s'appuiera notamment sur un dossier de concertation, où figureront, de manière prévisionnelle :

- un rappel des études et décisions antérieures
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé
- la présentation des différents aménagements envisagés
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés

La concertation vise à recueillir les avis :

- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les variantes étudiées
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

À l'issue de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un avis formel, sur la base du dossier de concertation, sera notamment recueilli auprès des membres du comité de pilotage :

- communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil Général des Côtes d'Armor,
- services déconcentrés de l'État,
- chambres consulaires,
- associations.

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après, sur lesquelles il est recueilli, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, l'avis des communes concernées.

#### **II. MODALITES DE LA CONCERTATION**

La concertation se déroulera pendant quatre semaines, du lundi 17 juin 2013 au vendredi 12 juillet 2013.

La concertation fera l'objet de la diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

Dès le démarrage de la concertation, le dossier de concertation sera adressé aux organismes dont l'avis sera formellement sollicité.



Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question.

Des pages spécifiques dédiées au projet seront ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Rostrenen, à laquelle sera convié l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée en début de soirée et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

La commune de Rostrenen est sollicitée pour mettre à disposition une salle adaptée et fournir un appui à la préparation de celle-ci le jour de la réunion publique.

Cette réunion sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage pour affichage dans des lieux publics
- par un document d'information inséré dans les bulletins municipaux
- sur le site Internet de la DREAL

Cette réunion publique vise à accueillir le public intéressé des communes voisines.

Durant toute la durée de la concertation, il sera mis à disposition dans les cinq mairies concernées, à leurs heures d'ouverture :

- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation
- un registre permettant le recueil de l'expression des habitants

Les services de la DREAL assureront également une demi-journée de permanence dans des locaux mis à disposition par la commune de Rostrenen, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public.

Une plaquette de synthèse de quelques pages permettant de présenter les principaux enjeux du projet et des variantes sera élaborée et distribuée (a priori lors de la réunion publique).

Le site Internet de la DREAL pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation. En particulier, pendant la durée de celle-ci, il accueillera un module de foire aux questions qui permettra à chacun de déposer ses questions et d'obtenir des réponses, ainsi qu'un espace pour y déposer un avis.

### III. BILAN DE LA CONCERTATION

Les avis des différents acteurs sollicités seront à adresser de manière prévisionnelle pour le début septembre 2013.

L'État dressera un bilan de la concertation et l'adressera pour avis aux communes concernées à l'automne 2013.

A l'issue de cette consultation, l'État arrêtera par arrêté préfectoral un bilan définitif de la concertation qui sera adressé à l'ensemble des acteurs de la concertation et mis à disposition du public sur Internet, dans les locaux de la DREAL ainsi que dans les mairies concernées (pour une durée de deux mois). Cette mise à disposition sera annoncée par insertion dans la presse.



## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du ...

Présents : ...  
Excusés : ...  
Secrétaire de Séance : ...  
Rapporteur : ...

**OBJET : Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen (section Lomeven Plouguernevel), telles que proposées par l'Etat, maître d'ouvrage.**

### EXPOSE

L'Etat porte le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995.

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

L'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme demandant à ce que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du ....., adressé aux cinq communes concernées un document exposant les objectifs et modalités de concertation envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les aménagements étudiés
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via Internet.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion publique ou la permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'Etat, il est proposé au conseil :

- d'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat

**Le conseil municipal,  
après en avoir délibéré,**

**Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,**

**Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen, adressé par le Préfet de Région le ...**

**Sur le rapport présenté par ...**

- approuve les modalités d'organisation de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen

La présente délibération sera transmise aux représentants de l'Etat dans le département.

Nombre de votants :

Vote :



| Membres du Conseil Municipal   |             |                                   |
|--------------------------------|-------------|-----------------------------------|
| Afférents au Conseil Municipal | En exercice | Ayant pris part à la délibération |
| 14                             | 14          | 13                                |
| Date de la convocation         |             |                                   |
| 8 avril 2013                   |             |                                   |
| Date d'affichage               |             |                                   |
| 8 avril 2013                   |             |                                   |

L'an deux mil treize, le 17 avril le Conseil Municipal de GLOMEL, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Gérard CORVELLER, Maire.

Présents : Christophe LE DANTEC ; Marie-Elise JAFFRE ; Christophe LE QUERE ; Jeannette SENTINIES ; Eliane ROUVREAU ; Fabienne PERROT ; Gérard CORVELLER ; Michel JAN ; Hubert THOMAS ; Jean-Yves BERNARD ; Stéphane MESTRIC ; Olivier BOTREL ; Marie-Christine QUILLEROU

Absents/Excusés : Pascal SERBON.

Secrétaire de séance : Jeannette SENTINIES.

**9.1 : Avis du Conseil Municipal sur le tracé de la future RN 164.  
(Délibération n°2013/04/10)**

Le Maire informe le Conseil Municipal qu'une réunion a eu lieu le 2 avril dernier au sujet du tracé de la future RN 164 sur le secteur de Rostrenen (section Loméven – Plouguernevel). Ce comité de suivi, organisé par la DREAL, avait pour but de faire le point suite aux premiers avis récoltés et d'étudier les différentes possibilités envisagées.

Les conclusions de ce comité sont les suivantes :

- La variante d'Aménagement sur place, en raison de la problématique de la substitution et de son environnement habité, pose des difficultés d'insertion dans l'environnement humain, pour un coût qui pose question. Elle n'est finalement pas meilleure pour les milieux naturels.
- La variante centre n'est pas un compromis intéressant entre la variante Nord et les variantes sud.
- La variante nord témoigne d'une volonté de rechercher un tracé qui évite au maximum les enjeux, mais répond moins bien en termes de desserte du territoire et d'attraction des flux.
- La variante sud ne présente pas d'avantages par rapport à la sud bis.

La DREAL émet donc plusieurs propositions :

- Retenir 3 variantes pour permettre assez de clarté et suffisamment de débats.
- A chaque variante n'associer qu'un seul choix d'échangeur (trop d'option nuit à la lisibilité) : les échangeurs avec la RD87, la RD790 semblent les meilleures solutions.
- Mais rendre compte et mentionner dans le dossier de concertation des autres variantes et options d'échangeurs examinées, et les raisons pour lesquelles elles ont été écartées de la comparaison.
- Dans tous les cas de figure, la variante centre peut être écartée et la variante sud bis retenue.
- Question posée au comité de suivi : mais quelle variante éliminer parmi ASP, sud, nord ?

Le comité de suivi a également abordé la question des modalités de concertation proposées pour ce projet : période de concertation de 4 semaines (du 17/06 au 12/07/2013) ; diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette ; tenue d'une réunion publique en soirée à Rostrenen ; mise à disposition en mairies du dossier de concertation et d'un registre ; mise en ligne sur le site internet de la DREAL Bretagne du dossier de concertation ; possibilité d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question.

Le calendrier proposé pour cette phase de concertation serait le suivant : sous quelques jours, consultation des communes sur les modalités de concertation – 24 mai 2013, date limite de réception des avis – début juin 2013, arrêt et transmission des modalités retenues – début septembre 2013, date limite de réception des avis sur

le dossier de concertation – automne 2013, élaboration puis diffusion du projet de bilan (dépendant d'un point d'arrêt ministériel).

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal prend acte des points étudiés par la DREAL et n'émet aucune remarque générale au sujet des scénarios envisagés. Le Conseil Municipal approuve également les modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 proposées par l'Etat.

Le Maire,  
Gérard CORVELLER.



Acte rendu exécutoire après transmission en Sous Préfecture  
le 19 avril 2013.





Commune de ROSTRENE

### DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE ROSTRENE

|                              |                   |
|------------------------------|-------------------|
| <b>Nombre de membres :</b>   | 27                |
| <b>Nombre de votants :</b>   | Présents : 21     |
|                              | Procurations : 04 |
| <b>Date de convocation :</b> | 18 avril 2013     |

L'an deux mille treize, le 24 avril à 20 h 00,  
Le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni à la Mairie de ROSTRENE en séance publique sous la Présidence de Monsieur Jean-Paul LE BOÉDEC, Maire de Rostrenen.

**ETAIENT PRESENTS :**

Jean-Paul LE BOÉDEC – Brigitte LE GALL - Alain ROLLAND – Marie-Françoise SALAÛN - Christian GAUTIER - Annick LE MEHAUTE - Albert REGAN - Daniel CORNEE – René NICOLAS – Gilbert LESCOAT - Michèle LE GARREC - Arnel LE NAGARD – Jacky LE COZ – Odile PERRAULT - Marie-Christine LE FUR - Hervé GUILLOUX – Christian LYSIMAQUE - Micheline DELUGEARD - Ange HERVIOU – Denise QUARCK – Pierre LE GOFF

**PROCURATIONS :**

Claude LE FUR à Arnel LE NAGARD  
Anne METAYER (née LE BOURGE) à Alain ROLLAND  
Anne METAYER (née LE PARC) à Jacky LE COZ  
Myriam DAVID à Annick LE MEHAUTE

**ABSENTS :**

Isabelle LE GUILLOU - Bernard DANRÉE

**Secrétaire de séance :** Marie-Christine LE FUR

\*\*\*\*\*

**Objet :**

**Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen (section Lomeven - Plouguernevel), telles que proposées par l'Etat, maître d'ouvrage.**

L'État porte le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995.

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

L'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme demandant à ce que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 09 avril 2013 adressé aux cinq communes concernées un document exposant les objectifs et modalités de concertation envisagées par l'État, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

**VOTE :**  
Approbation à l'unanimité

|                   |  |
|-------------------|--|
| <b>Pour</b>       | <b>25 :</b> Jean-Paul LE BOÉDEC – Brigitte LE GALL - Alain ROLLAND – Marie-Françoise SALAÛN - Christian GAUTIER - Annick LE MEHAUTE - Albert REGAN - Daniel CORNEE – René NICOLAS – Claude LE FUR - Gilbert LESCOAT - Michèle LE GARREC - Arnel LE NAGARD – Anne METAYER (née LE BOURGE) - Jacky LE COZ – Odile PERRAULT - Marie-Christine LE FUR - Hervé GUILLOUX – Anne METAYER (née LE PARC) – Myriam DAVID - Christian LYSIMAQUE - Micheline DELUGEARD - Ange HERVIOU – Denise QUARCK – Pierre LE GOFF |
| <b>Contre</b>     | <b>0</b>   |
| <b>Abstention</b> | <b>0</b>   |

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Sous-Préfecture de Guingamp le 26 avril 2013 et de la publication le 26 avril 2013.

Fait à Rostrenen, le 26 avril 2013

Le Maire de ROSTRENE

Jean-Paul LE BOÉDEC





- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les aménagements étudiés
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via Internet.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion publique ou la permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'État, il est proposé au conseil :

- d'approuver les modalités de concertation proposées par l'État

**Le Conseil Municipal,  
Après en avoir délibéré,**

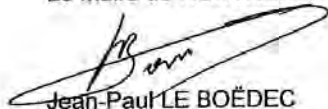
**Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,**

**Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen, adressé par le Préfet de Région le 09 avril 2013,**

- approuve les modalités d'organisation de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen

La présente délibération sera transmise aux représentants de l'Etat dans le département.

Le Maire de ROSTRENEN,

  
Jean-Paul LE BOÉDEC



## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE PLOUGUERNEVEL

**L'an deux mille treize**

**Le 26 mars 2013 à quatorze heures**

Le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de Monsieur GUÉGUEN Alain, Maire

DATE DE CONVOCATION : 20/03/2013- DATE D'AFFICHAGE 20/03/2013

**PRESENTS :** GUÉGUEN Alain - LE YOUDEC Guy - HAMON Stéphane - PASCO Monique - QUERO François - BAQUER Jean-Pierre - LE GUELLEC Abel - LE LOUARGANT Yves - THOMAS Dominique - LOUCIF Maleck - FANIC Jean-Luc - PHILIPPOT Marie-Christine.- LE CAM Mickael - CARSIN-AMIRY Sophie - PHILIPPOT Marie-Christine

**ABSENTS :** DERRIEN André (donne procuration à PASCO Monique) - HINAULT Hubert (donne procuration à LOUCIF Maleck) - GUILLOU Patricia (donne procuration à LE GOUEZ Pierre), JANNIN Véronique (donne procuration à BAQUER Jean Pierre)

Formant la majorité des membres en exercice

Mme Monique PASCO a été élue secrétaire.

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Membres en exercice         | 19          |
| Présents                    | 15          |
| Votants                     | 19          |
| <b>Adopté à l'unanimité</b> |             |
| 19                          | Voix pour   |
|                             | Voix contre |
|                             | Abstentions |

**2013-63-OBJET : Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen (section Lomeven Plouguernevel), telles que proposées par l'Etat, maître d'ouvrage.**

### EXPOSE

L'État porte le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995.

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

L'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme demandant à ce que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 9 avril 2013 adressé aux cinq communes concernées un document exposant les objectifs et modalités de concertation envisagées par l'État, annexé à la présente délibération.



La concertation vise à recueillir les avis :

- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les aménagements étudiés
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via Internet.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion publique ou la permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'État, il est proposé au conseil :

- d'approuver les modalités de concertation proposées par l'État

**Le conseil municipal,**  
après en avoir délibéré, à l'unanimité

**Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,**

**Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen, adressé par le Préfet de Région le ...**

**Sur le rapport présenté par Monsieur le Maire**

- approuve les modalités d'organisation de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen

Acte certifié exécutoire après transmission  
en sous-préfecture de Guingamp  
et publication le 29 avril 2013

Pour copie conforme  
Le Maire  
GUÉGUEN Alain



REÇU LE  
27 MAI 2013

2013-027  
EST-DMAI-AR-4136

REPUBLIQUE  
FRANCAISE  
  
DEPARTEMENT  
  
COTES D'ARMOR

DREAL/ST  
**EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

De la commune de KERGRIST MOELOU

Séance du 02 mai 2013

L'an deux mil treize, le 2 mai à vingt heures

Le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel des ses séances sous la présidence de Mme Martine CONNAN.

**Étaient présents :**

Mesdames et Messieurs, CONNAN Martine, JEGOU Michel, MAUFFRAY Pierrick, MANAC'H Joël, TRUBUILT Dominique, THOMAS-HENAFF Martine, DEGIOANNI Françoise, LE CORRE Laurent, PERROT Alain.

**Étaient absents :** LIOT Laurent, CADIOU Thierry, STEPHAN Yves, HELLO Sébastien, LE GOFF Christine, LE GOFF Patrick.

Madame DEGIOANNI Françoise a été nommé secrétaire

| Nombre de conseillers |    |
|-----------------------|----|
| en exercice           | 15 |
| présents              | 9  |
| votants               | 9  |
| absents               | 6  |
| exclus                | 0  |

Date de convocation  
22/04/2013

Acte rendu  
exécutoire

Par transmission en  
Sous Préfecture le  
06/05/2013

Et Publication le  
06/05/2013

**Approbation des modalités de concertation sur le projet  
d'aménagement de la RN 164 – au droit de Rostrenen (section  
Lomeven Plouguernevel , telles que proposées par l'Etat, maître  
d'ouvrage**

L'Etat porte le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995.

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

L'article L.300-2 du code de l'urbanisme demandant à ce que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 9 avril 2013, adressé aux cinq communes concernées un document exposant les objectifs et modalités de concertation envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :



- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les aménagements étudiés
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via Internet.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'informations dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique ou la permanence de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'Etat, il est proposé au conseil :

- d'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat

Après en avoir délibéré, le conseil municipal

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,

Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen, adressé par le Préfet de Région le 9 avril 2013.

Sur le rapport présenté par Madame le maire

- Approuve les modalités d'organisation de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen.

Pour extrait certifié conforme  
Le Maire



| COMMUNE DE MAËL-CARHAIX - 22340   |  |
|---|--|
| Conseil municipal du vendredi 17 mai 2013 à 20 h  | Délibération n° 13.17.05.03                              |
| Date de convocation : 10.05.2013<br>Nombre de membres en exercice : 18<br>Présents : 14 ; Absents : 4 ; Pouvoir : 1   | Vote - Pour : 15 (14+1)<br>Contre : 0<br>Abstentions : 0 |
| <b>Objet : Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au droit de Rostrenen (section Lomeven Plouguernevel), telles que proposées par l'Etat, maître d'ouvrage.</b>   |  |
| Classification « actes » : Domaines et compétences par thèmes - 8.4 : Aménagement du territoire   |  |
| <p>Monsieur le Maire informe que l'Etat porte le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995.</p> <p>Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé que soit engagée une concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue. L'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, demandant à ce que la concertation soit organisée « dans des conditions fixées après avis de la commune », Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 9 avril 2013, adressé aux cinq communes concernées un document exposant les objectifs et modalités de concertation envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.</p> <p>La concertation vise à recueillir les avis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sur les enjeux du projet,</li> <li>• sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits,</li> <li>• sur les aménagements étudiés,</li> <li>• sur l'analyse comparative des aménagements étudiés.</li> </ul> <p>Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions à savoir : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via Internet.</p> <p>Les services municipaux devront, suivant les cas, apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion publique ou la permanence de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.</p> <p>Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'Etat, M. le Maire propose au conseil municipal d'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat.</p> <p><b>Le conseil municipal, après en avoir délibéré :</b></p> <p><b>vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-29,</b></p> <p><b>vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen, adressé par le Préfet de Région le 9 avril 2013,</b></p> <p><b>sur le rapport présenté par M. Michel Henry, Maire,</b></p> <p><b>approuve les modalités d'organisation de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen.</b></p> |  |

ACTE RENDU EXECUTOIRE  
APRES DEPOT EN SOUS-PREFECTURE  
LE 23 mai 2013  
PUBLIE OU NOTIFIE LE : 23 mai 2013  
Le Maire,

Le Maire,  
Michel HENRY







PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Rennes, le - 7 JUIN 2013

Service Infrastructures Sécurité Transports

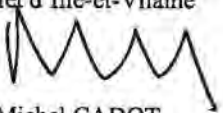
Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D153

Monsieur le Maire,

Par courrier du 9 avril 2013, et conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, j'ai sollicité votre avis sur les modalités proposées par l'État pour l'organisation de la concertation relative à l'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen.

L'ensemble des communes consultées ont validé ces propositions et n'ont pas exprimé d'observations complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement seront mises en œuvre. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Ille-et-Vilaine  
  
Michel CADOT

Monsieur le Maire de Rostrenen  
6 rue Joseph Pennec  
22110 ROSTRENEEN

**Copie** : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
**PJ** : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Rennes, le - 7 JUIN 2013

Service Infrastructures Sécurité Transports

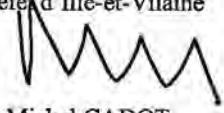
Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D153

Monsieur le Maire,

Par courrier du 9 avril 2013, et conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, j'ai sollicité votre avis sur les modalités proposées par l'État pour l'organisation de la concertation relative à l'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen.

L'ensemble des communes consultées ont validé ces propositions et n'ont pas exprimé d'observations complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement seront mises en œuvre. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Ille-et-Vilaine  
  
Michel CADOT

Monsieur le Maire de Plouguernevel  
1 route de Kerny  
22110 PLOUGUERNEVEL

**Copie** : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
**PJ** : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Rennes, le - 7 JUIN 2013

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 153

Monsieur le Maire,

Par courrier du 9 avril 2013, et conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, j'ai sollicité votre avis sur les modalités proposées par l'État pour l'organisation de la concertation relative à l'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen.

L'ensemble des communes consultées ont validé ces propositions et n'ont pas exprimé d'observations complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement seront mises en œuvre. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

  
Michel CADOT

Monsieur le Maire de Maël-Carhaix  
le bourg  
22110 MAËL-CARHAIX

**Copie :** Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
**PJ :** Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Rennes, le - 7 JUIN 2013

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 153

Monsieur le Président,

Par courrier du 9 avril 2013, même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, j'ai souhaité recueillir votre avis sur les modalités proposées par l'État pour l'organisation de la concertation relative à l'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen.

L'ensemble des communes consultées ont validé ces propositions et n'ont pas exprimé d'observations complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement seront mises en œuvre. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

  
Michel CADOT

Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Kreiz Breizh  
6 rue Joseph Pennec  
22110 ROSTRENEN

**Copie :** Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
**PJ :** Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Rennes, le - 7 JUIN 2013

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D-153

Monsieur le Maire,

Par courrier du 9 avril 2013, et conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, j'ai sollicité votre avis sur les modalités proposées par l'État pour l'organisation de la concertation relative à l'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen.

L'ensemble des communes consultées ont validé ces propositions et n'ont pas exprimé d'observations complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement seront mises en œuvre. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués *W. L. d'auon*

Le Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Monsieur le Maire de Glomel  
2 rue de Rostrenen  
22110 GLOMEL

**Copie :** Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
**PJ :** Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Rennes, le - 7 JUIN 2013

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D-153

Monsieur le Maire,

Par courrier du 9 avril 2013, et conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, j'ai sollicité votre avis sur les modalités proposées par l'État pour l'organisation de la concertation relative à l'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen.

L'ensemble des communes consultées ont validé ces propositions et n'ont pas exprimé d'observations complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement seront mises en œuvre. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Michel CADOT

Monsieur le Maire de Kergrist-Moëlou  
le bourg  
22110 KERGRIST-MOËLOU

**Copie :** Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
**PJ :** Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09

## **RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE ROSTRENE (SECTION LOMEVEN - PLOUGUERNEVEL)**

### **OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT**

*Vu la délibération de la commune de Plouguernevel en date du 26 mars 2013*  
*Vu la délibération de la commune de Glomel en date du 17 avril 2013*  
*Vu la délibération de la commune de Rostrenen en date du 24 avril 2013*  
*Vu la délibération de la commune de Kergrist-Moëlou en date du 2 mai 2013*  
*Vu la délibération de la commune de Maël-Carhaix en date du 17 mai 2013*

#### **I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION**

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen (section Lomeven-Plouguernevel).

Le maître d'ouvrage est l'État, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le projet s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995. Les études de cette opération sont financées au titre du volet territorial du CPER 2007-2013 (FNADT). L'aménagement de la RN164 est aujourd'hui financé à 50% par l'État et 50% par la Région.

Le projet concerne 5 communes :

- Glomel
- Kergrist-Moëlou
- Maël-Carhaix
- Plouguernevel
- Rostrenen

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place en 2012 par Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor.

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne a demandé d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la

création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

La concertation portera sur les différentes variantes d'aménagement (aménagement sur place et variantes de tracé neuf)

Elle s'appuiera notamment sur un dossier de concertation, où figureront, de manière prévisionnelle :

- un rappel des études et décisions antérieures
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé
- la présentation des différents aménagements envisagés
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés

**La concertation vise à recueillir les avis :**

- **sur les enjeux du projet**
- **sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits**
- **sur les variantes étudiées**
- **sur l'analyse comparative des aménagements étudiés**

A l'issue de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un avis formel, sur la base du dossier de concertation, sera notamment recueilli auprès des membres du comité de pilotage :

- communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil Général des Côtes d'Armor,
- services déconcentrés de l'Etat,
- chambres consulaires,
- associations.

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après, sur lesquelles il est recueilli, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, l'avis des communes concernées.

#### **II. MODALITES DE LA CONCERTATION**

La concertation se déroulera pendant quatre semaines, du lundi 17 juin 2013 au vendredi 12 juillet 2013.

La concertation fera l'objet de la diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

Dès le démarrage de la concertation, le dossier de concertation sera adressé aux organismes dont l'avis sera formellement sollicité.



Le dossier de concertation sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question.

Des pages spécifiques dédiées au projet seront ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Rostrenen, à laquelle sera conviée l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée en début de soirée et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

La commune de Rostrenen est sollicitée pour mettre à disposition une salle adaptée et fournir un appui à la préparation de celle-ci le jour de la réunion publique.

Cette réunion sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage pour affichage dans des lieux publics
- par un document d'information inséré dans les bulletins municipaux
- sur le site Internet de la DREAL

Cette réunion publique vise à accueillir le public intéressé des communes voisines.

Durant toute la durée de la concertation, il sera mis à disposition dans les cinq mairies concernées, à leurs heures d'ouverture :

- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation
- un registre permettant le recueil de l'expression des habitants

Les services de la DREAL assureront également une demi-journée de permanence dans des locaux mis à disposition par la commune de Rostrenen, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public.

Une plaquette de synthèse de quelques pages permettant de présenter les principaux enjeux du projet et des variantes sera élaborée et distribuée (a priori lors de la réunion publique).

Le site Internet de la DREAL pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation. En particulier, pendant la durée de celle-ci, il accueillera un module de foire aux questions qui permettra à chacun de déposer ses questions et d'obtenir des réponses, ainsi qu'un espace pour y déposer un avis.

### **III. BILAN DE LA CONCERTATION**

Les avis des différents acteurs sollicités seront à adresser de manière prévisionnelle pour le début septembre 2013.

L'État dressera un bilan de la concertation et l'adressera pour avis aux communes concernées à l'automne 2013.

A l'issue de cette consultation, l'État arrêtera par arrêté préfectoral un bilan définitif de la concertation qui sera adressé à l'ensemble des acteurs de la concertation et mis à disposition du public sur Internet, dans les locaux de la DREAL ainsi que dans les mairies concernées (pour une durée de deux mois). Cette mise à disposition sera annoncée par insertion dans la presse.

## V.2. Dossier de concertation





# *Dossier de concertation*

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

*juin 2013*







## 1/ La concertation : pourquoi ? Comment ?

|   |     |
|---|-----|
| 1.1 Le projet d'aménagement.....                    | p.4 |
| 1.2 Les objectifs de la concertation préalable..... | p.5 |
| 1.3 Les modalités de la concertation préalable..... | p.5 |

## 2/ Le territoire du projet

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| 2.1 L'enjeu de mobilité.....      | p.6  |
| 2.2 L'enjeu de développement..... | p.10 |
| 2.3 L'enjeu environnemental.....  | p.12 |

## 3/ Le projet d'aménagement soumis à la concertation..... p.14

|  |      |
|--|------|
| 3.1 Doublement de la déviation de Plouguernével..... | p.18 |
| 3.2 La variante aménagement sur place.....           | p.20 |
| 3.3 La variante sud.....                             | p.22 |
| 3.4 La variante nord.....                            | p.24 |
| 3.5 Analyse comparative des variantes.....           | p.26 |

## 4/ Les suites données à la concertation préalable..... p.28

## 5/ Le glossaire..... p.30

## 6/ Les annexes..... p.32

# [1] La concertation : pourquoi ? Comment ?

## 1.1 Le projet d'aménagement

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, Maël-Carhaix, Plouguernével et Rostrenen.

Le projet s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN 164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne (RN 12) à Châteaulin (RN 165).

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. À cette fin, l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet, présente 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.



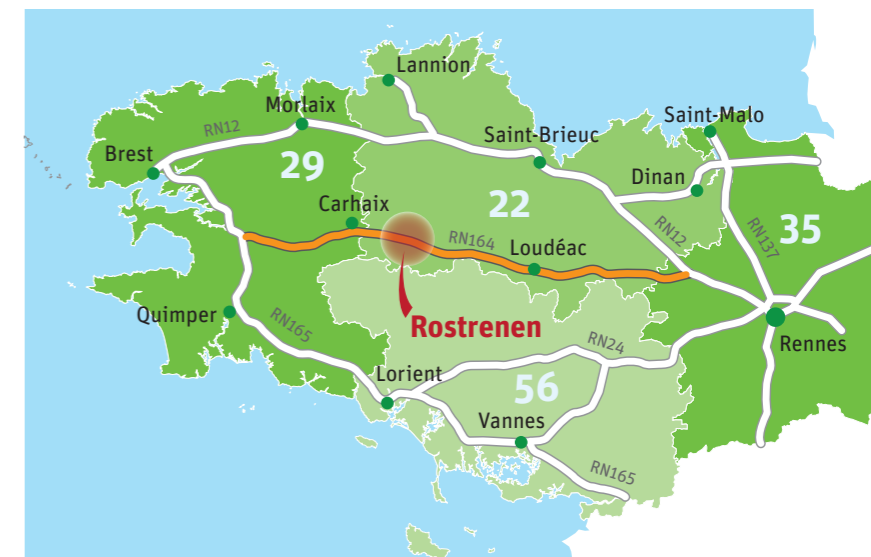
### Quelle ambition pour la RN 164 ?

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 2x2voies. 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) où est inscrit l'aménagement de la RN 164 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'État et de la Région pour un montant total de 116 M€, au Programme de modernisation des itinéraires de la région Bretagne 2009-2014.

Pour préparer de futurs programmes d'investissements, l'État 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.

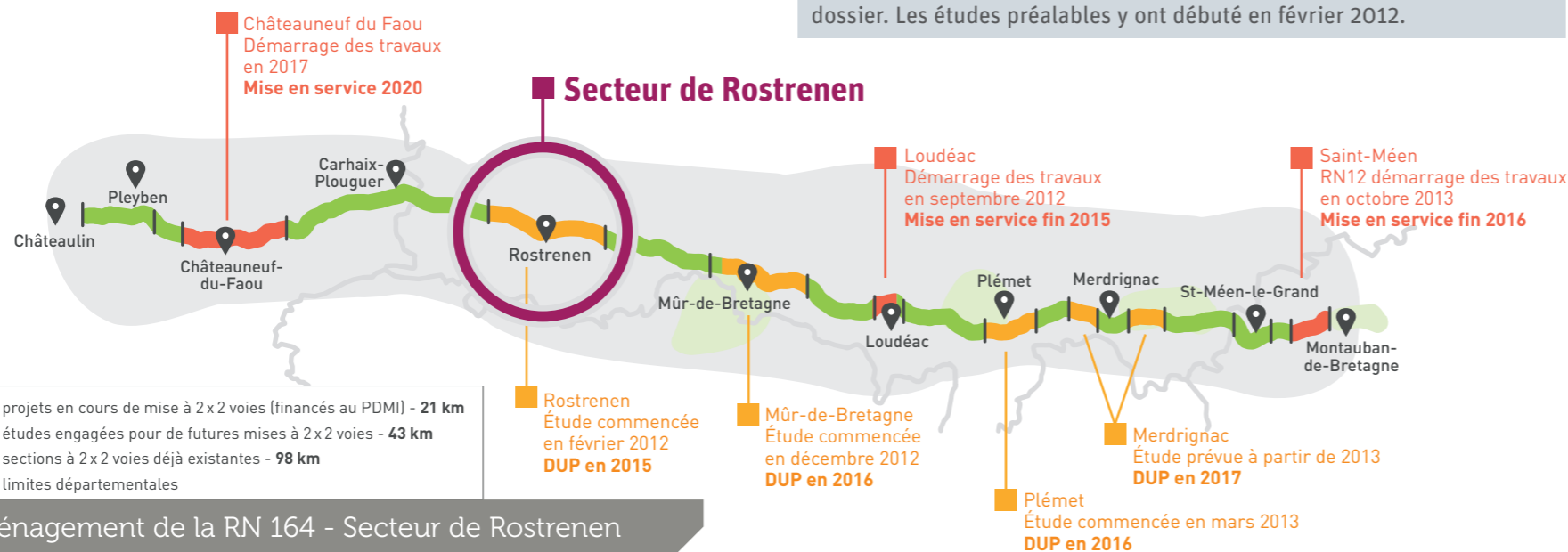
Le projet d'aménagement entre Loméven et Plouguernével, qui reliera l'extrémité est de la déviation sud de Carhaix et l'extrémité ouest de la déviation de Gouarec, s'inscrit dans ce cadre et est l'objet du présent dossier. Les études préalables y ont débuté en février 2012.



### Les études préalables menées par le maître d'ouvrage

- Les études ont été menées dans le cadre d'un comité de suivi, présidé par le Préfet des Côtes d'Armor, et qui associe les élus locaux, les chambres consulaires, les associations de protection de l'environnement.
- L'étude de trafic routier, les études techniques et paysage ainsi que la coordination générale ont été réalisées par le bureau d'études EGIS.
- Les études faune et flore ont été menées par le cabinet TBM.

Le projet concerne l'aménagement de la RN 164 sur 16 km au niveau de Rostrenen, entre le hameau de Loméven à l'ouest et le hameau de Kermaudez à l'est. Il s'inscrit dans un programme global sur cet itinéraire.





## 1.2 Les objectifs de la concertation préalable

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



## 1.3 Les modalités de la concertation préalable

Le projet d'aménagement s'inscrit dans les dispositions réglementaires prévues par l'article L300-2 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.

Conformément aux dispositions prévues, les modalités de la présente démarche ont été fixées après avis des communes concernées.

**La concertation se déroule du 17 juin au 12 juillet 2013.**



### Comment s'informer ?

→ **Le dossier de concertation** présente de manière synthétique les motivations et les principaux enjeux du projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen. Il décrit également l'environnement humain, urbain et le milieu naturel. Il présente aussi les différentes variantes envisagées. Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation :

- dans les mairies de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevel et Rostrenen

- sur le site Internet de la DREAL Bretagne :

[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

> **la plaquette d'information** sur le projet : distribuée lors de la réunion publique, elle sera également disponible en mairies.



### Comment participer ?

→ **Une réunion publique** se tiendra dans la salle des fêtes de Rostrenen le lundi 17 juin 2013 à 18h. Le projet 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 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](mailto:RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr)

→ **Une permanence des services de l'État** se tiendra le jeudi 27 juin 2013 de 10 h à 17 h à la mairie de Rostrenen

# [2] Le territoire du projet

## 2.1 L'enjeu de mobilité

### Mieux desservir le territoire

L'aménagement progressif en route express à 2x2 voies de la RN 164 répond à la problématique d'accessibilité du centre Bretagne. Ce projet est un véritable enjeu régional d'aménagement du territoire et de service public.

La RN 164 établit une liaison de desserte régionale est-ouest qui permet d'intégrer plusieurs agglomérations du cœur de la région Bretagne dans le réseau routier : Loudéac, Mûr-de-Bretagne, Rostrenen, Carhaix, etc.

Elle représente un axe de circulation alternatif à deux autres grands axes littoraux : la RN 12 au nord (Saint-Brieuc, Morlaix, Brest) et la RN 165 au sud (Vannes, Lorient, Quimper), qui connaissent une relative congestion des traversées d'agglomération.

Le projet d'aménagement dans le secteur de Rostrenen s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 164, dont plusieurs grandes sections sont déjà traitées ou en cours de réalisation.

### Les transports collectifs présents sur le territoire

L'offre de transports collectifs est relativement peu diversifiée sur le territoire.

- Les lignes 4 (Carhaix-Loudéac) et 5 (Saint-Brieuc-Rostrenen) du réseau Tibus desservent Rostrenen.
- La communauté de communes de Kreiz Breizh propose en complément un service de transport à la demande.

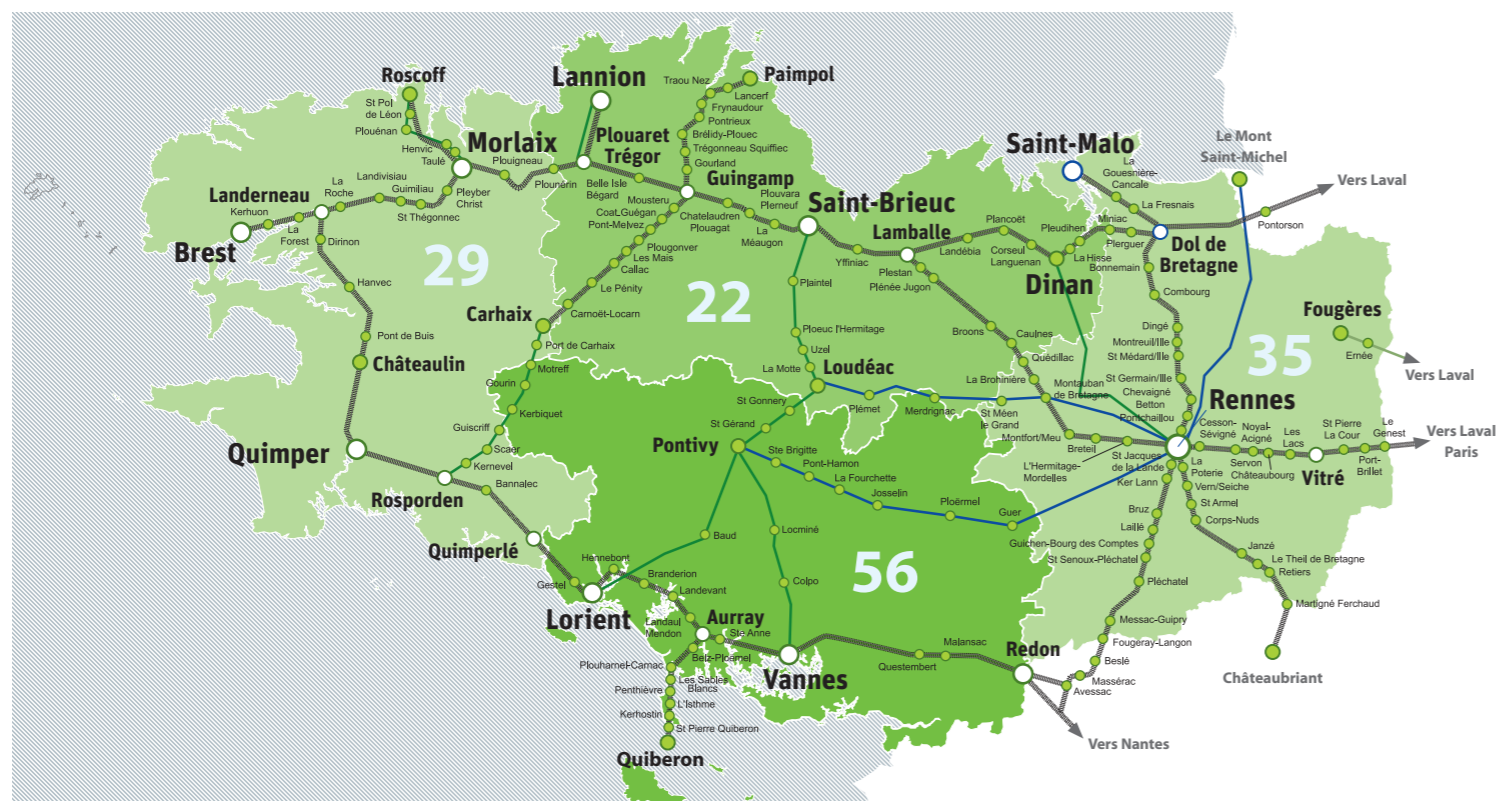
À l'instar des autres transports collectifs, l'offre ferroviaire est faiblement développée, on compte :

- la ligne TER Carhaix-Plouguer-Guingamp
- la ligne TER Carhaix-Plouguer-Rosporden (en car).

Aucune liaison ferroviaire est-ouest ne peut constituer une alternative à la RN 164.

En revanche, l'amélioration de la circulation sur la RN 164 bénéficiera aux déplacements entre Mûr-de-Bretagne et Carhaix, et à ceux en direction de la « pointe Bretagne », vers Quimper et Brest.

L'aménagement de la RN 164 améliorera également les échanges nord-sud, entre Saint-Brieuc et Quimper.



Carte du réseau ferré de Bretagne



Carte du réseau TER - Côtes d'Armor



## Favoriser et fluidifier les déplacements

Les déplacements routiers vers les principaux pôles urbains de Bretagne – Carhaix, Loudéac et plus loin Quimper, Brest Rennes – s’inscrivent comme des éléments de la vie quotidienne des habitants du secteur. Ils y trouvent, au-delà des équipements, des services et des commerces diversifiés déjà présents sur le pôle de Rostrenen : les lycées, les hôpitaux, les gares ou encore les grandes zones commerciales.

La situation actuelle de la RN 164, avec ses carrefours, tourne-à-gauche et la multiplicité des types de déplacements, génère des conditions d’inconfort pour les usagers, que l’aménagement de la route pourra améliorer.

L’aménagement à 2x2 voies permettra de réduire le nombre d’accidents. En effet, la dénivellation des carrefours et des possibilités de dépassement plus sûres contribueront à davantage de sécurité pour les usagers.

## Améliorer la sécurité routière

Sur l’ensemble de l’itinéraire Montauban de Bretagne jusqu’à Châteaulin, il s’avère que 73 % des sinistres ont été enregistrés sur les secteurs de la RN 164 non encore aménagés à 2x2 voies, alors que ceux-ci représentent cependant moins de 40 % du linéaire de l’axe.

Ainsi, entre 2006 et 2010, on compte :

- 8 accidents mortels dont 7 sur les secteurs non aménagés.
- 6 accidents corporels sur la section Lomeven-Plouguernével, provoquant 2 décès et 6 personnes hospitalisées. Il existe en particulier un risque de choc frontal sur la déviation de Plouguernével où la route, configurée pour un passage en 2x2 voies, incite les automobilistes au dépassement.

Si la RN 164 ne peut être considérée comme un axe très accidentogène, il convient cependant de souligner le caractère grave des accidents qui ont lieu sur l’itinéraire : 91 % des accidents sont des accidents graves, avec des blessés.





# [2] Le territoire du projet



## Modélisation des flux routiers

Dans le cadre des études préalables, une étude du trafic routier dans la zone de Rostrenen a été réalisée par le maître d'ouvrage. En tenant compte de la nature et du genre de déplacements des usagers (motifs, fréquence, etc.) ainsi que des comptages automatiques de véhicules, des prévisions de trafics à l'horizon 2025 et 2035 ont pu être établies.

**Le trafic actuel : une tendance à la hausse et une circulation importante de poids-lourds.**



À Caurel, à l'extrémité est du projet, les trafics sur la RN 164 ont augmenté d'environ 15 % ces 10 dernières années. Les trafics de poids-lourds ont eux augmenté beaucoup plus rapidement, de plus de 40 % sur la même période, soit une augmentation plus forte que sur les autres grands axes routiers bretons.

Signe de dynamisme économique, la fréquentation croissante de poids-lourds sur la RN 164 demande néanmoins à reconsidérer son aménagement. Cette fréquentation pose la question du confort et de la sécurité des usagers et de la coexistence des différents types de déplacements : véhicules légers, poids-lourds, sur courtes, moyennes ou longues distances.

Le trafic sur la section étudiée de la RN 164 varie entre 4500 et 9300 véhicules/jour, deux sens confondus. La section la plus chargée du périmètre aménagé est située entre l'agglomération de Rostrenen et la route de Saint-Brieuc.

Les flux poids-lourds sont principalement concentrés sur la RN 164 (entre 11,1 et 14,5% du trafic en moyenne, 25 % en heure creuse), bien que les flux soient également importants sur la RD 790 et dans l'agglomération de Rostrenen.

Autour de Rostrenen, le trafic se répartit ainsi :

**Trafic local :** il représente 5 % des circulations et correspond aux déplacements effectués à l'intérieur du secteur d'étude (Glomel, Rostrenen, Plouguernevel).

**Trafic d'échange :** il représente 26 % des circulations et correspond aux déplacements effectués vers et en dehors du secteur d'étude (Glomel, Rostrenen, Plouguernevel).

**Trafic de transit :** il représente 52 % des circulations et correspond aux flux de moyenne distance (communes du reste de la Bretagne).

**Trafic de grand transit :** il représente 18 % des circulations et correspond aux flux sortant de la région Bretagne.

Pour les poids-lourds, plus de 50 % du trafic correspond à du transit régional.



Le trafic journalier actuel dans le secteur d'étude

## Les prévisions de trafic

À l'horizon 2025, on compterait entre 7 000 et 12 700 véhicules/jour selon les sections.

→ Les trafics poids-lourds représenteront de 14,5 % à 19,5 % du trafic total projeté.

À l'horizon 2035, 8 300 à 14 400 véhicules/jour circuleraient selon les sections.

→ Les trafics poids-lourds représenteront de 13,5 % à 17,5 % du trafic total projeté.

Pour la section centrale présentant aujourd'hui un trafic de 9 300 véhicules journaliers, l'augmentation de trafic attendu provient :

- de l'augmentation « naturelle » des besoins de déplacement, à savoir 1 600 véhicules supplémentaires par jour environ dont 200 poids-lourds à l'horizon 2025 et encore 800 véhicules supplémentaires à l'horizon 2035,
- de l'amélioration de l'attractivité de l'ensemble de l'itinéraire progressivement réalisé en 2x2 voies (reports d'itinéraire depuis la RN 165 et la RN 12), à savoir près de 1 000 véhicules supplémentaires par jour à l'horizon 2025 et encore 900 véhicules par jour supplémentaires à l'horizon 2035,
- de l'exonération de l'éco-redevance poids-lourds sur la RN 164 (contrairement à la RN 12 et la RN 165) avec un report de circulation des poids-lourds d'environ 800 véhicules dès l'horizon 2025.



### En résumé

Les perspectives d'évolution font globalement apparaître une nette croissance des trafics avec une croissance encore plus forte des poids-lourds, dont la part relative va donc augmenter par rapport à la situation actuelle.



### En annexe :

- Projection du trafic journalier sans aménagement de la RN 164 à 2035, page 34
- Projection du trafic journalier, variante aménagement sur place à 2x2 voies à 2035, page 35
- Projection du trafic journalier, variante nord à 2x2 voies à 2035, page 36
- Projection du trafic journalier, variante sud à 2x2 voies à 2035, page 37



# [2] Le territoire du projet

## 2.2 L'enjeu de développement

### La démographie et l'économie locale

Le territoire du projet est essentiellement composé de communes rurales. Elles sont regroupées au sein de la communauté de communes du Kreiz-Breizh (CCKB), comprenant 28 communes de moins de 3 500 habitants chacune. Globalement, à l'échelle du Pays Centre Ouest Bretagne, qui compte plus de 100 000 habitants, la commune de Carhaix-Plouguer exerce une influence sur les communes environnantes. Carhaix, capitale du Poher, bénéficie d'une situation stratégique et d'un environnement de qualité entre Montagnes Noires et Monts d'Arrée.

La communauté de Communes de Kreizh Breizh perd de la population depuis 1990. Cette évolution est plus défavorable que celle du Pays Centre Ouest Bretagne dans son ensemble qui, après avoir enregistré une baisse de la population entre 1990 et 1999, a su la maintenir entre 1999 et 2008. Ce qui contraste, quoi qu'il en soit, avec la dynamique régionale très positive. La baisse est particulièrement marquée à Plouguernevel (-3,2% / an depuis 1990).

#### Les chiffres de la croissance et de l'emploi du territoire

La CCKB comptait 7 080 emplois en 2008.

Depuis 1999, on note une baisse de 0,2 % par an en moyenne.

Néanmoins, la situation est contrastée entre les communes de Rostrenen et Glomel, qui ont gagné des emplois, et celle de Plouguernevel, où le nombre d'emplois a nettement diminué.

Au niveau local, l'hôpital psychiatrique de Plouguernevel est l'un des principaux sites d'emplois tertiaires. On compte également plusieurs parcs d'activités situés à proximité de la RN 164, à Rostrenen et Glomel :

- Parc d'activité de Goperen à Glomel
- Parc d'activité de Kerjean-La Garenne à Rostrenen.



### Les enjeux économiques de l'aménagement de la RN 164

L'aménagement de la RN 164, qui joue un rôle moteur, permettra de créer une dynamique de territoire en assurant une meilleure desserte des zones d'activités. C'est un vecteur d'attractivité pour les entreprises.

### Les activités agricoles

L'agriculture est l'une des activités dominantes du territoire du projet. Cette activité agricole se caractérise essentiellement par l'élevage hors sol (volaille notamment), l'élevage bovin (production laitière ou de viande) et les cultures céréalières.

La surface moyenne de ces exploitations en 2010 était de 48 hectares. Entre 2000 et 2010, plus de 30 % des exploitations agricoles ont disparu sur les communes de la zone d'étude.



### Rétablir l'accès aux parcelles agricoles

En cas d'aménagement en route express, les engins agricoles ne pourraient plus circuler sur la RN 164. Les chemins ruraux, carrefours et passages seraient alors rétablis par des voiries secondaires adaptées : des franchissements agricoles spécifiques pourraient être instaurés (passages souterrains à tracteurs par exemple). En outre, dans le cas où l'aménagement affecterait plus lourdement le bon fonctionnement des exploitations, une procédure de remembrement pourrait alors réaffecter les parcelles au mieux des intérêts de chacun.





### Les activités agro-alimentaires

L'économie du territoire repose principalement sur les industries agro-alimentaires. L'importance de ce secteur économique a favorisé le développement d'activités de services tels que le transport routier. En effet, 140 entreprises de transport sont implantées dans le pays Centre Ouest Bretagne et 2 plateformes logistiques sont situées à Rostrenen et Glomel, à proximité des axes routiers.

Pour la pérennité et le développement économique des entreprises locales, l'accessibilité des territoires est un enjeu majeur. De par la position géographique dans l'extrémité ouest de la Bretagne, les problèmes logistiques sont réels : pour les entreprises locales, l'acheminement par la route des marchandises vers le reste de la France prend 3 heures de plus que leurs concurrentes situées à l'est de la Région.

**L'activité économique du secteur est donc très liée à la performance du réseau routier.**

### Le tourisme et les loisirs

Le patrimoine culturel (églises, aqueduc, manoir, etc.) et le patrimoine naturel (réserve naturelle régionale, étang du Coron, canal de Nantes à Brest, etc.) constituent les principaux attraits touristiques.

De nombreux chemins de randonnée sont présents dans l'aire d'étude. Ils permettent notamment de rejoindre le canal de Nantes à Brest. Une voie verte, ancienne voie ferrée, a été aménagée entre Carhaix et Saint-Méen-le-Grand.

Des sites de loisirs tels qu'un poney club, un centre nautique, un terrain de motocross et un hippodrome sont présents dans l'aire d'étude.



### En résumé

Le territoire du projet est principalement marqué par de petites communes rurales et, consécutivement, par des activités agricoles et agro-alimentaires. La dynamique du territoire, en termes économique comme démographique, est liée à l'offre de mobilité et à la bonne performance du réseau routier.



[ Église de Rostrenen ]



[ Hippodrome de Quenropers et aire d'entraînement ]



## [2] Le territoire du projet

### 2.3 L'enjeu environnemental

#### Un milieu naturel remarquable

La zone d'étude est composée d'un bocage en bon état de conservation dominé par les prairies, assez souvent pâturées, et les cultures, essentiellement céréalières.

Les haies constituent un intérêt notable, car elles possèdent de nombreuses fonctions écologiques (épuration de l'eau, brise vent, corridor biologique, etc.) et sont un refuge pour de nombreuses espèces animales et végétales. Utiles au déplacement des espèces, à leur reproduction et à leur recherche de nourriture, elles contribuent notablement à la diversité biologique.

Les secteurs de l'hippodrome de Quenroppers et du circuit de motocross près de Lanvern sont particulièrement riches en faune et en flore.

Ces secteurs comportent des plantes protégées au niveau national, comme par exemple la *Droséra intermédiaire* – caractéristique des milieux tourbeux et assez rare au nord des Côtes d'Armor – et le *Fluteau nageant*, présent sur plusieurs mares.

Parmi les mammifères présents dans la zone d'étude, la loutre d'Europe présente un enjeu important le long des cours d'eau, notamment sur Le Petit Doré où elle a été repérée.

#### Le paysage

Les nombreux cours d'eau qui façonnent le territoire du projet donnent à voir un paysage vallonné et des plateaux aux paysages plus ouverts. Là où le relief est davantage marqué, subsiste une trame bocagère et des boisements, plus ou moins denses, où les parcelles agricoles sont de taille plus modeste.

À l'est de Rostrenen, le paysage se caractérise par une alternance entre des espaces boisés et des espaces de bocages denses. À l'ouest de Rostrenen, les boisements sont beaucoup moins nombreux.

Le projet d'aménagement routier devra respecter les deux grands enjeux paysagers du territoire :

- la préservation du paysage bocager, rythmé par des haies et des bosquets,
- la préservation du paysage de l'hippodrome et son ambiance bocagère de qualité dans un paysage environnant plutôt ouvert.

#### Les zones naturelles protégées

Le site des landes de Lan Bern est une zone protégée Natura 2000 et une réserve naturelle régionale. Cette zone naturelle, à proximité de la RN 164 à Glomel, présente donc un fort intérêt écologique.





## Le réseau Natura 2000

L'Europe promeut la constitution d'un ambitieux réseau de sites protégés au titre du patrimoine écologique avec l'objectif de préserver la diversité biologique et de valoriser les atouts naturels des territoires.

En la matière, les deux textes les plus importants sont les Directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats Faune Flore » (1992). Elles établissent la base réglementaire d'un réseau écologique européen. Ce sont les sites désignés au titre de ces deux directives qui forment le réseau Natura 2000.



## Les zones humides

Les zones humides – incluant notamment des sources, lacs, étangs, lagunes, estuaires, marais, mangroves, prairies inondables, fourrés et forêts, landes, carrières en eau, etc. – sont des espaces de transition entre la terre et l'eau. Elles sont de véritables réservoirs de vie.

Les mares, plans d'eau et cours d'eau présentent également un enjeu écologique fort, tout comme les boisements humides et les haies.

« ... On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles [organismes qui aiment l'humidité] pendant au moins une partie de l'année ».

Article L211-1 du Code de l'environnement.

## Pourquoi les zones humides constituent un enjeu fort ?

Les zones humides revêtent des fonctions biologiques (support de biodiversité, pouvoir épurateur), hydrologiques (régulation du débit des cours d'eau), économiques (élevage, aquaculture, pêche ou la production de tourbe, etc.) et sociologiques (propices à de nombreuses activités récréatives : navigation, chasse ou pêche).

Les habitats humides sont donc d'une grande importance du point de vue écologique. Ainsi, les pouvoirs publics préconisent la préservation de ces milieux ou, à défaut, la compensation de leur destruction, si le projet ne peut les éviter, par la création de nouvelles zones humides ou par la réhabilitation de zones humides dégradées.

Dans le cadre de projet d'aménagement, il ne doit pas y avoir de "compétition" entre la préservation des zones humides et la préservation des terres agricoles : en effet, si des zones humides doivent être impactées, la compensation, pour une surface au moins équivalente, se fera nécessairement sur des terres agricoles, diminuant ainsi leur fonctionnalité.

Ces deux enjeux sont donc à prendre en considération, de manière égale et à leur juste mesure, dans le choix de la variante retenue.



Canal de Glomel



## [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation



Ciratoire RD 790 - Park Ar Mas - Lan Oge

### « Éviter, Réduire, Compenser »

Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a défini une doctrine pour éviter, réduire et compenser les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport. Cette démarche conduit les maîtres d'ouvrage à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets.

- L'évitement est la seule solution qui permette de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet. Il s'agit évidemment de rechercher en priorité à éviter les habitations et autres bâtiments.
- La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut correspondre à la réalisation de murs anti-bruit, d'aménagements paysagers, ou de passages pour la faune.
- Enfin, si des impacts significatifs demeurent, il s'agit d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est en particulier le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

C'est dans cet esprit qu'a été conduite la démarche du maître d'ouvrage : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, il a été recherché les tracés les moins impactants possibles.



---

« Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité).

Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction. C'est en ce sens et compte-tenu de cet ordre que l'on parle de séquence "éviter, réduire, compenser" ».

(source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Doctrine-eviter-reduire-et,28438.html>)

 **En annexe :**

- Carte de la synthèse des enjeux, pages 38 et 39





# [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## Le parti-pris d'aménagement

Parmi de nombreuses variantes explorées, ne sont soumises à la concertation que les familles de variantes les plus abouties. La démarche du maître d'ouvrage a en effet exploré d'autres solutions, qui ne sont pas détaillées ici, car jugées nettement moins pertinentes que celles retenues, et pas utiles au débat.



## Les caractéristiques communes des variantes proposées à la concertation préalable

La décision ministérielle du 21 mars 1995 a défini le **parti-pris d'aménagement comme étant une 2x2 voies avec échangeurs dénivelés, ayant statut de route express, à savoir l'interdiction de circulation des engins agricoles, piétons et cycles**. L'aménagement s'accompagne donc de la création d'un itinéraire de substitution pour ces usagers. L'accès à la route express s'effectue par le biais d'échangeurs. La desserte locale est rétablie par une voirie adaptée.

En cohérence avec le reste de l'aménagement de l'axe de la RN 164, la vitesse est limitée à 110 km/h.

Selon les variantes, le gain de temps sur l'itinéraire aménagé sera de l'ordre de 2min30 à 3min. Il est essentiellement lié à l'augmentation de la vitesse maximale autorisée et à l'absence de carrefours sur la RN 164. Les possibilités de dépassement plus faciles des poids-lourds garantissent en outre des temps de parcours plus fiables.

## 3 variantes de tracé sont proposées, après analyse de leurs impacts sur le territoire :

- La variante aménagement sur place (page 20)
- La variante sud (page 22)
- La variante nord (page 24)



## Les deux variantes non retenues pour le projet d'aménagement

- **La variante centrale**, intermédiaire entre la variante sud et la variante nord n'était pas un compromis intéressant entre les deux tracés cités. Éloignée de la RN 164 actuelle, elle avait aussi le désavantage de consommer plus de terres agricoles et d'affecter les zones humides et les espaces boisés. La comparaison des variantes centrale et nord a mis en évidence un impact supérieur de la variante centrale.
- **Une autre variante sud**, qui était quasiment similaire à celle qui avait été étudiée dans l'APSI de 1995, ne présentait aucun avantage par rapport à la variante sud retenue pour la concertation. Cette dernière était en effet le résultat d'une optimisation de la variante de l'APSI (l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire) au regard des enjeux environnementaux actuels, pour limiter en particulier l'impact du projet sur les zones humides entre la RD 87 et la RD 790.

Une déviation de Rostrenen par le sud n'a pas non plus été proposée dans la mesure où elle présentait des inconvénients majeurs et notamment :

- le trafic important de la RD 790, équivalent à celui porté par la RN 164, ne se serait pas reporté sur cette déviation par le sud,
- la situation de la RN 164 par rapport à l'agglomération de Rostrenen aurait dans tous les cas conduit à une longueur de tracé bien plus importante,
- le bâti plus présent qu'au nord aurait complexifié la conception et l'insertion du projet.



Parallèlement, l'étude de trafic ayant mis en évidence des flux importants provenant de la RD 790 et en direction de Quimper via la RD 3, chaque variante est ainsi dotée de **deux échangeurs** facilitant ces mouvements :

- Un échangeur avec la RD 87 à l'ouest.
- Un échangeur avec la RD 790 à l'est.

Les enjeux techniques et environnementaux rencontrés ont amené à déplacer le point d'échange vers Quimper sur la RD 87, et non plus sur la RD 3 comme aujourd'hui.

Dans le cas de la variante aménagement sur place, la concertation est aussi l'occasion de recueillir les avis sur les différentes solutions possibles d'itinéraire de substitution.

Le projet permettra aussi d'envisager l'implantation d'une **aire de repos** accessible dans les deux sens de circulation, au niveau de l'un ou l'autre des échangeurs suivant les variantes. La création de celle-ci s'inscrit dans une stratégie plus globale de l'Etat qui vise, à l'occasion de la mise à 2x2 voies des sections qui restent encore à aménager sur la RN 164, à créer des aires de repos nouvelles ; il s'agit de fournir des services satisfaisants aux usagers de plus en plus nombreux, attendus sur l'itinéraire.



# [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## Les variantes d'aménagement

### 3.1 Doublement de la déviation de Plouguernével

L'aménagement de cette section est commun à toutes les variantes.

#### Les caractéristiques de l'aménagement

D'une longueur de 4,9 km, le tracé de la 2x2 voies sera identique à celui de la déviation à 2 voies déjà existante.

La déviation initiale a en effet été conçue pour être doublée. Aucun échangeur n'est prévu sur ce tronçon.

#### Les impacts sur l'habitat

Il n'y aura aucun impact sur l'habitat, et aucune habitation ne sera démolie.

#### Les impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse maximum autorisée (110 km/h contre 90 km/h actuellement), induira des nuisances sonores légèrement supérieures. L'étude acoustique permettra d'identifier le cas échéant les besoins en protection phonique supplémentaire (écran acoustique, merlon phonique, etc.).

#### Les impacts sur l'environnement

Dans la mesure où l'essentiel des terrassements est déjà réalisé, les impacts environnementaux seront très limités. Un ouvrage de franchissement pour la grande faune pourra être réalisé pour tenir compte des traversées actuellement constatées.

#### Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers

Les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains. La déviation actuelle restera en circulation pendant le chantier. Des restrictions de circulation (vitesse limitée, largeur de voie réduite) seront néanmoins à prévoir selon les phases de travaux.

Il est à noter que 2 passages supérieurs et 1 passage inférieur sont déjà prévus pour une 2x2 voies ; 2 passages inférieurs seront à élargir.

#### Le coût de l'aménagement

Au stade de l'étude des variantes, le coût du doublement de la déviation de Plouguernével est estimé à 17M€ TTC.

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.



Déviation de Plouguernével





Kerlouis de Plouguernével - Rostrenen



# 3 Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.2 La variante « aménagement sur place »

### Les caractéristiques de l'aménagement (d'ouest en est)

D'une longueur de 15,9 km (en incluant le doublement de la déviation de Plouguernével), la variante aménagement sur place utilise quasi-systématiquement la RN 164 actuelle pour former la 2x2 voies projetée, par élargissement de la chaussée existante.

Le projet se raccorde sur les 2x2 voies existantes à hauteur de Loméven. C'est dans les secteurs de la Grenouillère et celui compris entre la RD 87 et Pont Douai, que le tracé de la RN 164 actuel ne peut être totalement repris et doit être rectifié. L'aménagement sur place de la RN 164 se poursuit vers l'est, où il est proposé un rétablissement de la RD 129 à Kerbanel par des passages dénivelés (ils permettront notamment la desserte de l'hôtel restaurant). Le rétablissement de la RD 31 implique la démolition préalable de l'ouvrage actuel.

Le projet traverse la zone d'activités Kerjean – La Garenne, en proposant un échangeur sur la RD 790. Le tracé gagne enfin la déviation de Plouguernével à l'est du giratoire de Kerlouis.

### Les échangeurs de la variante « aménagement sur place » :

Si l'échangeur sur la RD 87 est possible plus à l'est, implanté sur la RD 3, il y générerait des impacts significativement plus importants sur les zones humides et une plus grande consommation d'espace. Cette option n'a donc pas été privilégiée.

La construction de l'échangeur sur la RD 790, au sud de la zone d'activités et dans un secteur urbanisé, implique la démolition de plusieurs constructions. Elle implique aussi la création d'un ouvrage de type trémie (tranchée en fort déblai avec des murs de soutènement).

| THEMES   | Variante aménagement sur place   |
|--|--|
| Surface agricole touchée   | 30,7 Ha  |
| Zones humides touchées estimées  | 2,67 Ha  |
| Nombre d'habitations situées à 50 m et à 200 m de part et d'autre de la variante | 533 habitations à 200 m<br>96 habitations à 50 m                                 |
| Nombre de bâtiments d'habitation ou de commerce à acquérir                       | 7 acquisitions de bâtiments d'habitation<br>1 acquisition de bâtiment commercial |
| Trafic attendu en 2025 sur la section la plus chargée de la nouvelle RN 164      | 12 500 véhicules/jour  |
| Coût du projet   | 103 M€ TTC   |



Bourg de Rostrenen - croisement RD 31 - RN 164



### Les itinéraires de substitution

La variante aménagement sur place ne permet plus les accès riverains et l'accueil des véhicules non autorisés sur voie express. Des itinéraires de substitution à la RN 164 sont donc nécessaires.

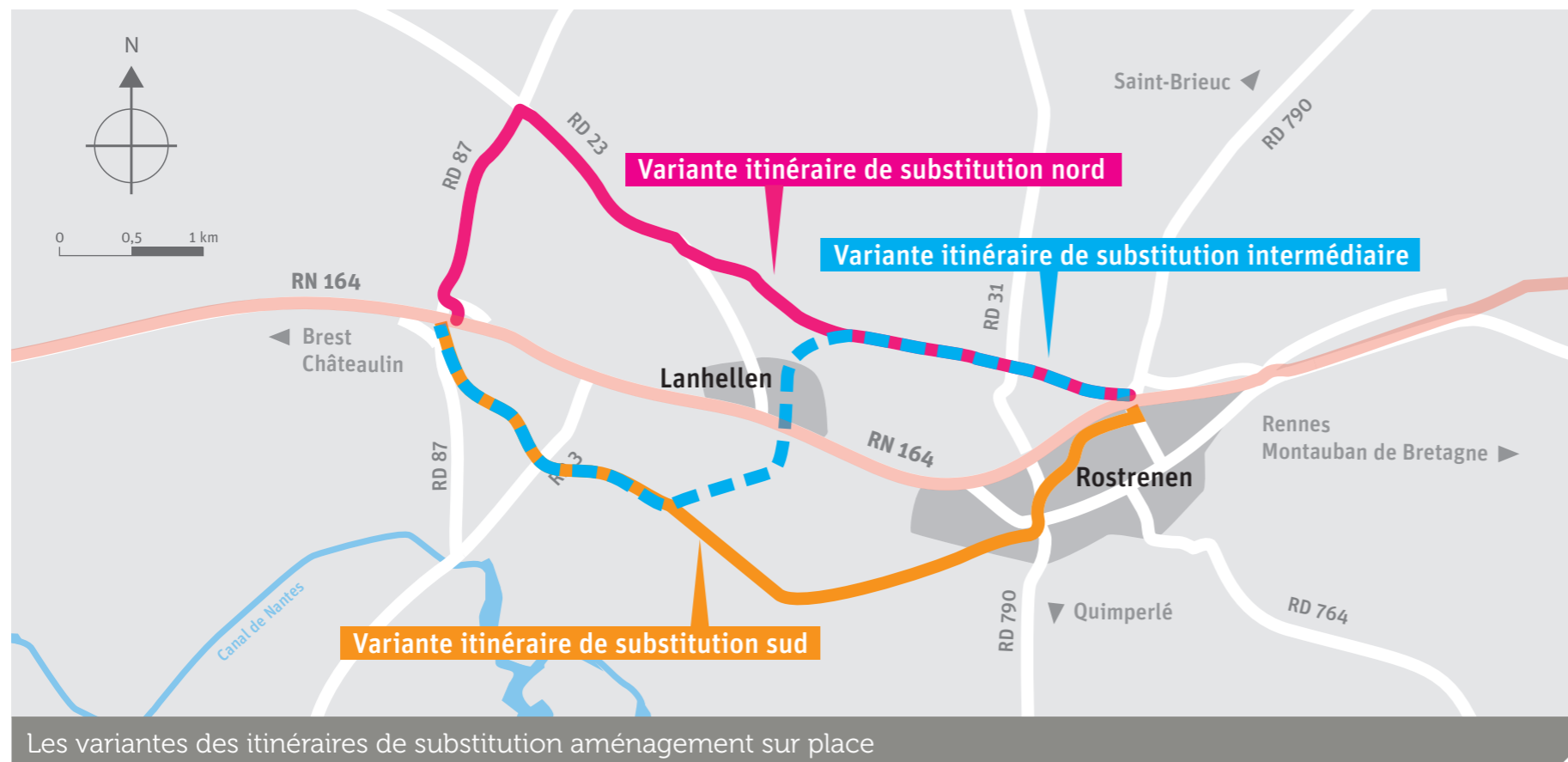
Ceux-ci ont pour vocation d'accueillir :

- des véhicules lents (agricoles, scooters, etc. ),
- des véhicules accédant aux hameaux dont l'accès à la RN 164 est modifié,
- le trafic en cas de travaux sur la RN 164.

Quel que soit l'itinéraire de substitution retenu, le parcours sera plus long pour les riverains de l'actuelle RN 164 – parfois même de manière significative.

### En annexe :

- Variante aménagement sur place : analyse comparative des itinéraires de substitution, page 42



### Les itinéraires de substitution proposés :

À l'ouest de la RD 87, l'itinéraire de substitution est constitué par des voies parallèles nouvelles créées aux abords de la 2x2 voies.

À l'est de la RD 87, trois itinéraires différents sont envisageables pour relier les échangeurs sur la RD 87 et sur la RD 790 :

- **l'itinéraire nord** : il nécessite la création d'environ 1 km de voie neuve dans un secteur boisé au nord de Toulhuit, et la mise à niveau (élargissement, renforcement) de voies existantes.
- **l'itinéraire sud** : passant par Rostrenen, ce qui constitue son principal inconvénient du fait de l'augmentation de trafic dans la traversée du bourg, il induit également une mise à niveau de voies existantes.
- **l'itinéraire intermédiaire** : constitué par l'itinéraire sud à l'ouest de Lanhellen, et par l'itinéraire nord à l'est de Lanhellen, il dévie Lanhellen par l'est et nécessite la construction d'environ 1,5 km de voie neuve.

### Les enjeux et les impacts

**Les impacts sur l'habitat** : des démolitions ou acquisitions d'une quinzaine de bâtiments.

**Les impacts liés au bruit** : un niveau sonore plus élevé maintenu sur de nombreuses habitations.

**Les impacts sur l'environnement** : la variante aménagement sur place implique le franchissement de cours d'eau permanents et d'espaces boisés.

**Les impacts sur le milieu agricole** : du fait de l'itinéraire de substitution nécessaire, il y aura au final une emprise sur le milieu agricole, venant s'ajouter à celle de l'élargissement de la RN, comparable à celle d'un tracé neuf.

**Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers** : des déviations provisoires seront nécessaires à plusieurs reprises lors du chantier (lorsque la RN 164 sera rectifiée au niveau de Loméven, pour créer l'échangeur sur RD 790, lors de la réalisation des ouvrages d'art destinés au rétablissement des communications, en particulier celui de la RD 31).

La construction des itinéraires de substitution devra également précéder les travaux d'aménagement de la 2x2 voies pour maintenir les accès pour les riverains. Ceux-ci seront durablement modifiés de par l'interdiction d'accès direct sur la voie express.

**Le coût de l'aménagement** : au stade de l'étude des variantes envisagées, le coût de la variante aménagement sur place, associée à l'itinéraire de substitution nord, est estimé à 86 M€ TTC (103 M€ TTC avec le doublement de la déviation de Plouguernevel).

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.

### Les mesures d'insertion dans les milieux naturels

Dans le secteur de Kerspern, proche de la réserve naturelle des Landes de Lann Bern, la création d'un passage grande faune sera étudiée.

Par contre, la configuration de la voie permettra plus difficilement d'assurer des transparences pour la grande faune au niveau du ruisseau de Pont Douai ou de Koat Pin, si elles s'avéraient nécessaires.

**L'avantage principal de la variante aménagement sur place est de ne pas engendrer de nouvelles coupures du paysage et de moins fragmenter les parcelles agricoles existantes. C'est aussi la solution d'aménagement qui capte le plus de trafic.**

# 3 Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.3 La variante « sud »

### Les caractéristiques de l'aménagement (d'ouest en est)

D'une longueur de 15,9 km (en incluant le doublement de la déviation de Plouguernével), la variante sud se raccorde aux 2x2 voies existantes à hauteur de Loméven.

Le tracé s'écarte ensuite de la RN 164 existante et la longe par le sud. À partir de l'échangeur avec la RD 87 le tracé s'oriente vers le nord pour couper la RN 164 actuelle entre Kermabjean et Pont Douai. Il passe au nord de Toulazen, et franchit successivement la RD 23 au nord de Lanhellen, puis la voie verte au sud de l'hippodrome. Le tracé atteint alors la RD 790. Le projet traverse la zone d'activités Kerjean - La Garenne, en proposant un échangeur sur la RD 790. Il gagne enfin la déviation de Plouguernevel au sud de Kervez.

### Les échangeurs de la variante « sud »

Si l'implantation de l'échangeur sur la RD 87 peut être possible plus à l'est, avec la RD 3, il induirait des impacts significativement plus importants (notamment sur la zone humide d'accompagnement du ruisseau de Pont Douai).

L'échangeur sur la RD 790, au sud de la zone d'activités et proche du carrefour actuel entre RD 790 et RN 164, est également possible, plus à l'est, au-delà du giratoire de Kerlouis. Dans ce cas, le report de trafic sur le projet est alors moins satisfaisant, et les impacts sur l'environnement plus importants.

Pour ces raisons, ces options n'ont pas été privilégiées.

C'est l'actuelle RN 164 qui jouera le rôle d'itinéraire de substitution pour les véhicules non autorisés sur la 2x2 voies, ce qui modifiera peu les pratiques actuelles et n'occasionnera pas d'allongement de parcours.

| THEMES   | Variante sud                                     |
|--|--|
| Surface agricole touchée   | 27,3 Ha  |
| Zones humides touchées estimées  | 2,86 Ha  |
| Nombre d'habitations situées à 50 m et à 200 m de part et d'autre de la variante | 177 habitations à 200 m<br>16 habitations à 50 m |
| Nombre de bâtiments d'habitation ou de commerce à acquérir                       | 4 acquisitions de bâtiment d'habitation          |
| Trafic attendu en 2025 sur la section la plus chargée de la nouvelle RN 164      | 9 500 véhicules/jour                             |
| Coût du projet   | 92 M€ TTC  |



Quenropers et Lanhellen



## Les enjeux et les impacts

**Les impacts sur l'habitat :** le choix de cette variante engendrerait la démolition de quelques constructions (dont une habitation) dans le secteur de l'échangeur RD 790. On noterait également une emprise sur la zone d'activités Kerjean – La Garenne.

**Les impacts sur l'environnement :** le paysage serait impacté dans le secteur de l'hippodrome.

Le tracé coupe des espaces boisés et de nombreuses haies et traverse plusieurs zones humides : celle au niveau de la voie verte au sud de l'hippodrome et celle au nord de Toulhuit.

**Les impacts sur le milieu agricole :** les emprises sur le milieu agricole sont parmi les principaux impacts de cette variante.

**Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :** des déviations provisoires seront nécessaires à plusieurs reprises lors du chantier : lorsque la RN 164 sera rectifiée au niveau de Loméven et lors de la réalisation des ouvrages d'art destinés au rétablissement des communications.

La réalisation de ces déviations provisoires permettra de maintenir des conditions de circulation proches de celles existantes hors travaux.

### Le coût de l'aménagement

Au stade de l'étude des variantes envisagées, le coût de la variante sud est estimé à 75 M€ TTC (92 M€ TTC avec le doublement de la déviation de Plouguernével).

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.

### Les mesures d'insertion dans les milieux naturels

Dans le secteur de Ty-coat et de Kerspern, la création d'un passage grande faune sera à étudier. C'est également le cas pour la zone située entre Kermabjean et Pont Douai.

La variante sud recherche un certain compromis pour limiter l'impact sur le milieu naturel, la consommation d'espace et le parcellaire agricole. Elle réutilise en partie l'emplacement réservé au PLU de Rostrenen. Elle offre également, depuis l'échangeur avec la RD 790, une visibilité d'accès à la fois à la zone d'activités Kerjean – La Garenne et à Rostrenen.





# 3 Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.4 La variante « nord »

### Les caractéristiques de l'aménagement (d'ouest en est)

D'une longueur de 16,6 km (en incluant le doublement de la déviation de Plouguernével), la variante Nord se raccorde sur la 2x2 voies existante à hauteur de Loméven. Le tracé s'écarte ensuite de la RN 164 existante et la longe par le sud, et accueille un échangeur au niveau de la RD 87. A partir de l'échangeur RD 87, il s'oriente vers le nord pour couper la RN 164 actuelle à hauteur de Pont Douai. Le tracé franchit la RD 23 et la voie verte à l'est de Kerjoly, s'oriente ensuite vers l'est et franchit la RD 31. Le projet coupe la RD 790 au nord de la zone d'activités Kerjean – La Garenne. Un échangeur est proposé sur cette voie. Il rejoint enfin la déviation de Plouguernével au sud de Kervez.

### Les échangeurs de la variante « nord »

Si l'implantation de l'échangeur sur la RD 87 avait été possible plus à l'est avec la RD 3, il induirait des impacts significativement plus importants (en particulier sur la zone humide qui accompagne le ruisseau de Pont Douai).

L'échangeur sur la RD 790, placé au nord de la zone d'activités et éloigné de l'agglomération de Rostrenen, serait également possible à l'est du giratoire de Kerlouis (plus proche de l'agglomération de Rostrenen mais desservant moins directement la zone d'activités). Dans ce cas, le report de trafic sur le projet est alors moins satisfaisant, et les impacts sur l'environnement plus importants.

Pour ces raisons, ces options n'ont pas été privilégiées.

C'est l'actuelle RN 164 qui jouera le rôle d'itinéraire de substitution pour les véhicules non autorisés sur la 2x2 voies, ce qui modifiera peu les pratiques actuelles et n'occasionnera pas d'allongement de parcours.

| THEMES   | Variante nord                                    |
|--|--|
| Surface agricole touchée   | 31,1 Ha  |
| Zones humides touchées estimées  | 3,4 Ha   |
| Nombre d'habitations situées à 50 m et à 200 m de part et d'autre de la variante | 166 habitations à 200 m<br>11 habitations à 50 m |
| Nombre de bâtiments d'habitation ou de commerce à acquérir                       | 2 acquisitions de bâtiments d'habitation         |
| Trafic attendu en 2025 sur la section la plus chargée de la nouvelle RN 164      | 8 300 véhicules/jour                             |
| Coût du projet   | 88,5 M€ TTC                                      |





## Les enjeux et les impacts

**Les impacts sur l'habitat :** aucune habitation ne sera détruite.

**Les impacts liés au bruit :** les nuisances sonores seront ressenties par un nombre limité d'habitations, étant donné le caractère rural peu dense du secteur traversé. L'étude acoustique permettra d'identifier le cas échéant les besoins en protection phonique supplémentaire (écran acoustique, merlon phonique, etc.) pour les habitations.

**Les impacts sur l'environnement :** les coupures d'espaces boisés et de nombreuses haies, ainsi que la traversée de plusieurs zones humides dans le secteur de Pont Douai, sont les principaux impacts environnementaux de la variante nord.

**Les impacts sur le milieu agricole :** les emprises sur le milieu agricole sont parmi les principaux impacts de la variante nord.

Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers : des déviations provisoires seront nécessaires à plusieurs reprises lors du chantier : lorsque la RN 164 sera rectifiée au niveau de Loméven et lors de la réalisation des ouvrages d'art destinés au rétablissement des communications.

### Le coût de l'aménagement

Au stade de l'étude des variantes envisagées, le coût de la variante nord est estimé à 71,5 M€ TTC (88,5 M€ TTC avec le doublement de la déviation de Plouguernével).

Cette estimation sera affinée ultérieurement dans le cadre de l'étude de la solution retenue.

### Les mesures d'insertion dans les milieux naturels

Des passages grande faune seront étudiés dans le secteur de Ty-coat et de Kerspern et dans le secteur de Pont Douai, à l'ouest de l'échangeur de la RD 790.

L'avantage de la variante nord réside à la fois dans son faible impact sur le bâti, et dans le fait que son tracé ne sépare pas Rostrenen de ses zones d'activités, sans contraindre donc le développement urbain.



# [3] Le projet d'aménagement soumis à la concertation

## 3.5 Analyse comparative des variantes

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille d'analyse multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible.

Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur verte, jaune et rouge, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.

### Synthèse de l'analyse comparative des variantes retenues :

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

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

\* La variante ASP (aménagement sur place) prend en compte la variante d'itinéraire de substitution n°1

### En annexe :

- Tableaux détaillés d'analyse comparative, pages 40 et 41.



#### Une mobilité facilitée

La variante aménagement sur place table sur la réutilisation de la route existante pour limiter les impacts. Il est vrai 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, donnant une bonne lisibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen. Néanmoins, la problématique des itinéraires de substitution implique au final une consommation d'espace agricole plus importante que la variante sud, et des enjeux sur le milieu naturel au moins aussi importants que pour cette variante sud. En outre, elle est porteuse de contraintes pour les riverains, avec des temps de parcours pour les zones anciennement desservies par la RN qui seront rallongés. Enfin, l'environnement habité rend délicate son insertion dans l'environnement humain (nettement plus de destruction de bâti et de nuisances sonores que les autres variantes). Le tout pour un coût assurément plus élevé que les autres variantes.

#### Un milieu naturel préservé

La variante sud influe moins que les deux autres variantes sur le milieu naturel du territoire traversé du projet. Au niveau du paysage – de moindre qualité néanmoins que celui traversé par la variante nord – cette variante contribuera à créer un effet de coupure au nord de l'agglomération.

L'influence sonore et l'influence sur l'habitat sont intermédiaires entre la variante nord – la plus favorable – et la variante aménagement sur place – la plus défavorable. Elle est moins attractive pour le trafic que la variante aménagement sur place, mais plus que la variante nord. Néanmoins elle ne présente pas les mêmes désagréments pour les riverains de la RN 164 que l'aménagement sur place, et donne une meilleure lisibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen que la variante nord.

Son coût est du même ordre que celui de la variante nord. La variante sud est une solution qui semble présenter un certain équilibre dans ses avantages et inconvénients.

#### Un environnement humain favorisé

La variante nord témoigne d'une volonté de rechercher un tracé qui 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 à l'environnement naturel et celle qui consomme le plus d'espace agricole. Elle demandera également une attention particulière pour son insertion paysagère dans un paysage de bocage. Enfin, elle répond moins bien en termes de desserte du territoire, car c'est celle qui capte le moins de trafic et donne moins de visibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen. Elle n'est pas non plus très avantageuse pour l'impact sur les milieux naturels.







# [4] Suites données à la concertation préalable

Le chantier lié à l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, passant notamment par la concertation publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

→ **La concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013.**

Après la phase des études préalables, la concertation est un temps fort de rencontre et de dialogue. Elle a pour objet de présenter le projet, ses scénarios et ses variantes, d'en débattre afin d'évaluer quelle sera la meilleure solution à retenir.

## **Le bilan de concertation**

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira un bilan de la concertation, qui dressera une synthèse des avis et des observations. Celui-ci sera soumis à l'avis des communes concernées, puis rendu public.

Au terme de la concertation, il s'agira pour le maître d'ouvrage de retenir une variante qui sera approfondie, puis soumise à enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

## **Les études techniques d'avant-projet**

C'est la prochaine étape d'études. À l'issue de la concertation, la variante retenue sera donc étudiée en détail afin de fixer plus précisément les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts, etc.

## **L'étude d'impact**

Ce dossier prend en compte les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.



## **Les « mesures compensatoires »**

Dans le cadre d'impacts significatifs sur le milieu humain ou naturel, des mesures compensatoires seront mises en œuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet, quand il n'a pas été possible de les supprimer ou de les minimiser. L'objectif est de rétablir une situation d'une qualité globale au moins égale à la situation initiale.

Parmi ces mesures compensatoires, il peut s'agir de travaux de restauration de milieux ou d'espèce, des opérations de protection comme la mise en place de murs anti bruit.

## **L'enquête publique**

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. 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 est favorable, 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. Les études de détail peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.



## Les autres démarches

### Les acquisitions foncières

La DUP délimitera le périmètre des terrains que le maître d'ouvrage est susceptible d'acquérir. Ces terrains feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire, qui permet de déterminer avec précision les parcelles à acquérir et leurs propriétaires. Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens. Il sera appuyé par les services de France Domaine, qui proposeront des prix en fonction des transactions observées dans le secteur concerné et de l'état du marché immobilier. Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

### L'aménagement foncier agricole et forestier

Des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seront générés par le projet d'aménagement : prélèvement de surfaces, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, pertes de surfaces d'épandage, etc.

Pour faire suite au choix de la variante retenue, une étude plus détaillée permettra de mesurer plus précisément ces impacts et d'apporter des réponses. Il pourra par exemple s'agir de passages agricoles sur ou sous la route nationale. Dans le cas d'une réorganisation de certaines exploitations, une procédure d'aménagement foncier ou d'échanges amiables pourra être mise en œuvre. Ce type de procédure pourra permettre le renforcement et la pérennisation optimale des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

### La démarche « espèces protégées »

Compte tenu des enjeux écologiques du projet, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNP). C'est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2) : elle permet la demande d'une dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement. Elle est précédée d'une phase de mise à disposition du public du contenu du dossier.

### Le dossier loi sur l'eau

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier). Si les études d'avant-projet sont suffisamment détaillées, le maître d'ouvrage peut fusionner l'enquête publique préalable à la DUP et l'enquête publique « loi sur l'eau ».

## Un délai de 6 à 8 ans

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



\* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

## Biodiversité

La biodiversité désigne la diversité du monde vivant au sein de la nature.

## Bocage

Le terme bocage, issu de l'ouest de la France, évoque un réseau de haies structuré et assez dense. Le bocage est un patrimoine boisé à grand intérêt écologique.

## Études préalables

La réalisation d'une opération d'aménagement suppose la réalisation d'études préparatoires au projet de la collectivité. Les études préalables permettent de s'assurer de la faisabilité de l'opération, sur les aspects techniques, économiques et également juridiques.

## Impacts

Conséquences d'un projet dans le domaine de l'environnement, qui peuvent être négatives ou positives.

## Itinéraire de substitution

Il caractérise un réseau associé à un réseau principal (autoroute ou voie express) auquel il se substitue lorsque ce dernier connaît des perturbations.

## Maître d'ouvrage

Personne physique ou morale, publique ou privée, initiatrice d'un projet.

## Mesures d'insertion

Il s'agit globalement d'assurer une insertion fine du projet dans le paysage et la mise en valeur des territoires.

## Modélisation du trafic

Elle permet d'obtenir des éléments de diagnostics physiques (charge, temps de parcours, vitesses, etc.) d'un projet d'aménagement à un horizon temporel fixé, compte tenu de la définition de scénarii.

## Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

## Trafic d'échange

Origine des véhicules à l'intérieur de la zone étudiée et destination des véhicules à l'extérieur de la zone d'échange, et réciproquement.

## Trafic local

Les véhicules qui se déplacent à l'intérieur de la zone étudiée.

## Variante

Solution alternative d'un projet, comprenant des propositions de mesures d'évitement et/ou de réduction des impacts ; la variante retenue selon une analyse multicritères après avoir écarté d'autres variantes, peut être affinée au cours de l'élaboration du projet.

## Voies ou routes express

« Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles uniquement en des points aménagés à cet effet et, qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules », Code de la voirie routière annexé à la loi n°89- 413 du 22 juin 1989, Article L.151-1.

## Zones humides

Terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (préférant les milieux humides) pendant au moins une partie de l'année.





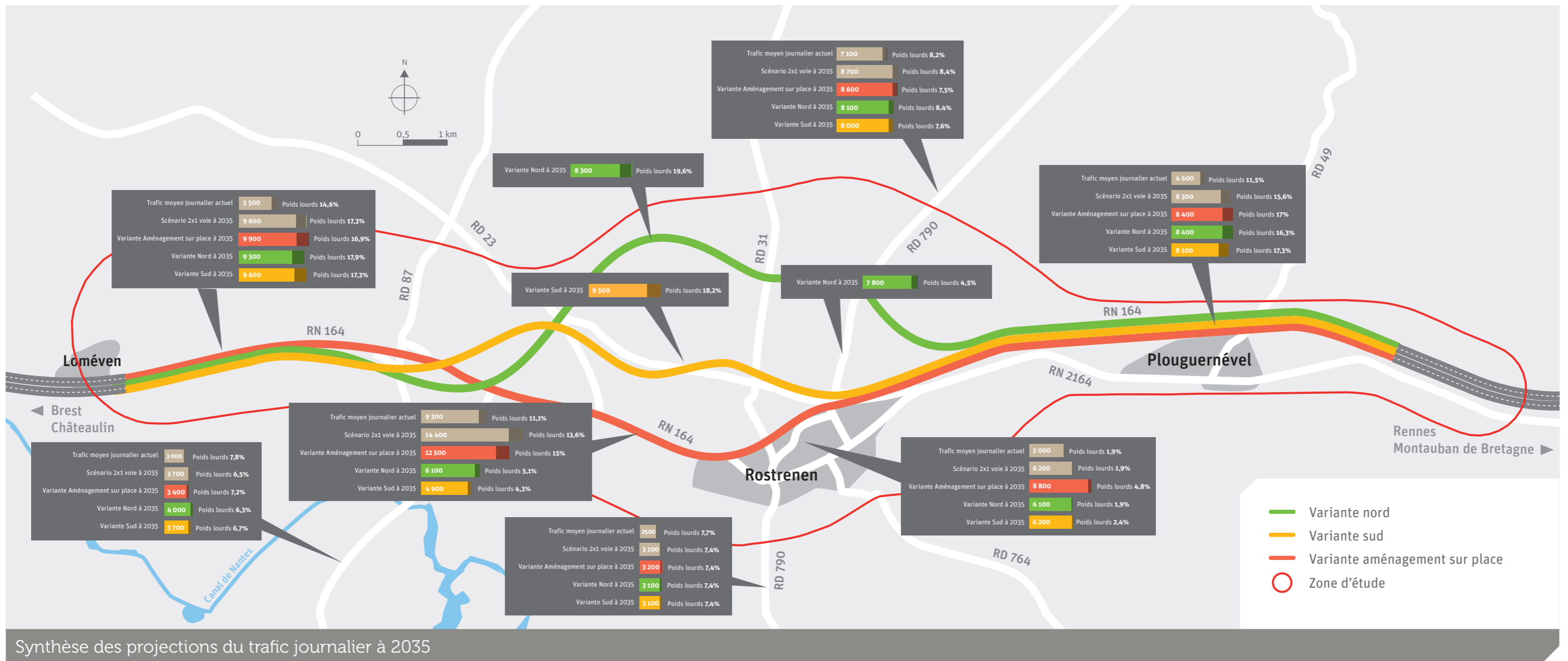
Kerbiterrien - Ty-Coat - Kespern - Parc d'activité de Gopéren - Coatrennec

# [6] Les annexes

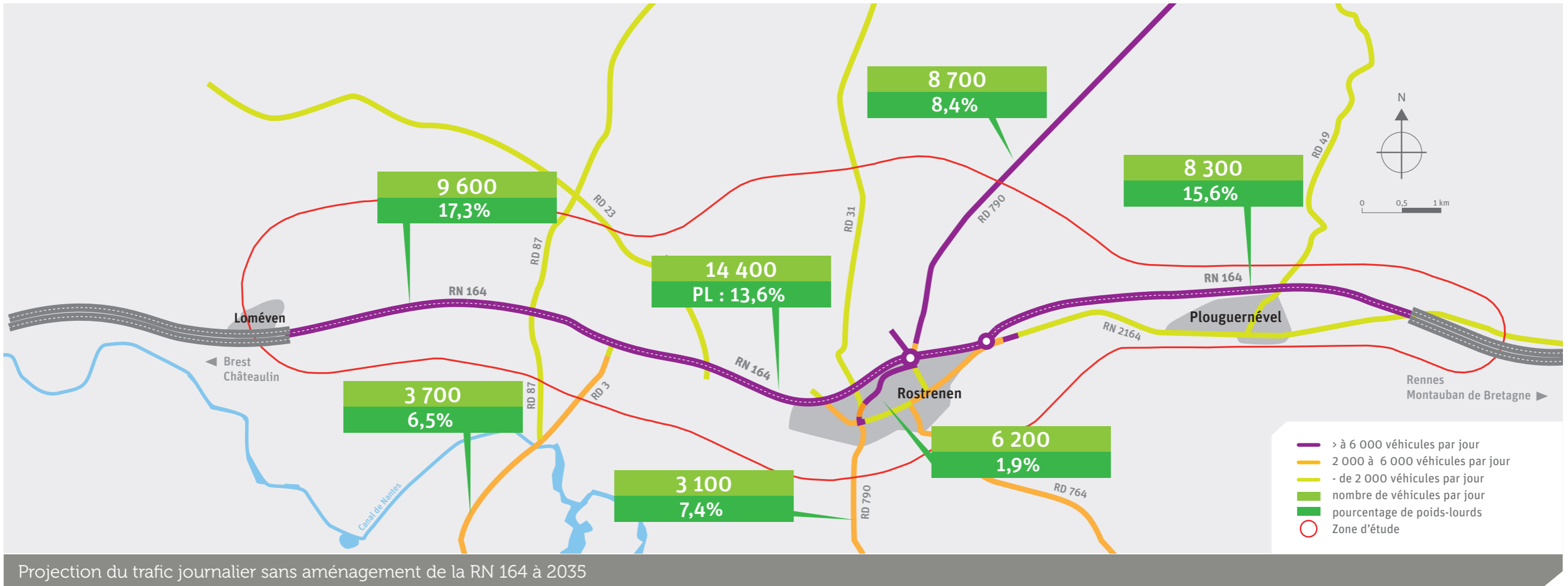
---

|   |                |
|---|----------------|
| Synthèse des projections du trafic journalier à 2035 .....                                    | <b>p.33</b>    |
| Projection du trafic journalier<br>sans aménagement de la RN 164 à 2035 .....                 | <b>p.34</b>    |
| Projection du trafic journalier,<br>variante aménagement sur place à 2x2 voies à 2035 .....   | <b>p.35</b>    |
| Projection du trafic journalier,<br>variante nord à 2x2 voies à 2035 .....                    | <b>p.36</b>    |
| Projection du trafic journalier,<br>variante sud à 2x2 voies à 2035 .....                     | <b>p.37</b>    |
| Synthèse des enjeux (1/2).....  | <b>p.38</b>    |
| Synthèse des enjeux (2/2) .....   | <b>p.39</b>    |
| Analyse comparative des variantes retenues .....  | <b>p.40-41</b> |
| Variante aménagement sur place :<br>analyse comparative des itinéraires de substitution ..... | <b>p.42</b>    |
| Échangeurs Est de la variante Nord.....   | <b>p.43</b>    |
| Échangeurs Ouest de la variante Nord .....  | <b>p.44</b>    |
| Échangeurs Ouest de la variante Sud.....  | <b>p.45</b>    |
| Échangeurs Est de la variante Sud .....   | <b>p.46</b>    |
| Tracés des variantes non-retenues .....   | <b>p.47</b>    |
| Variants envisagées :<br>synthèse de l'analyse comparative .....                              | <b>p.48</b>    |





# [6] Les annexes

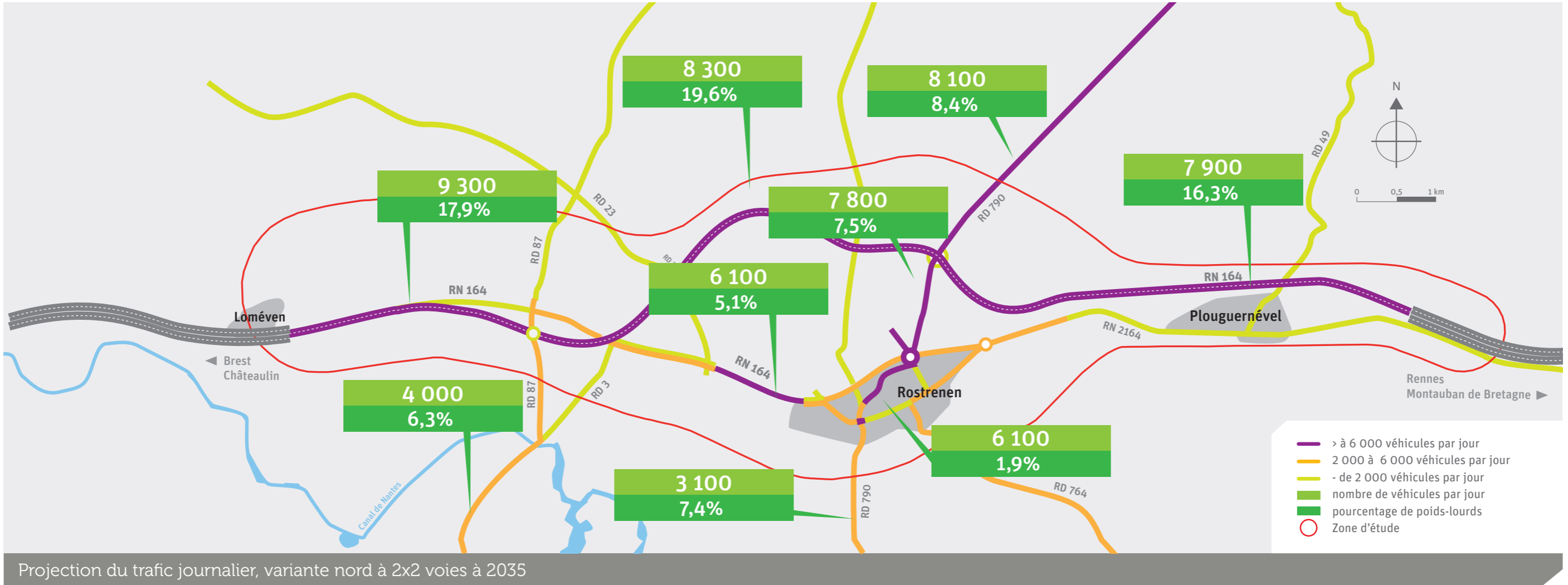




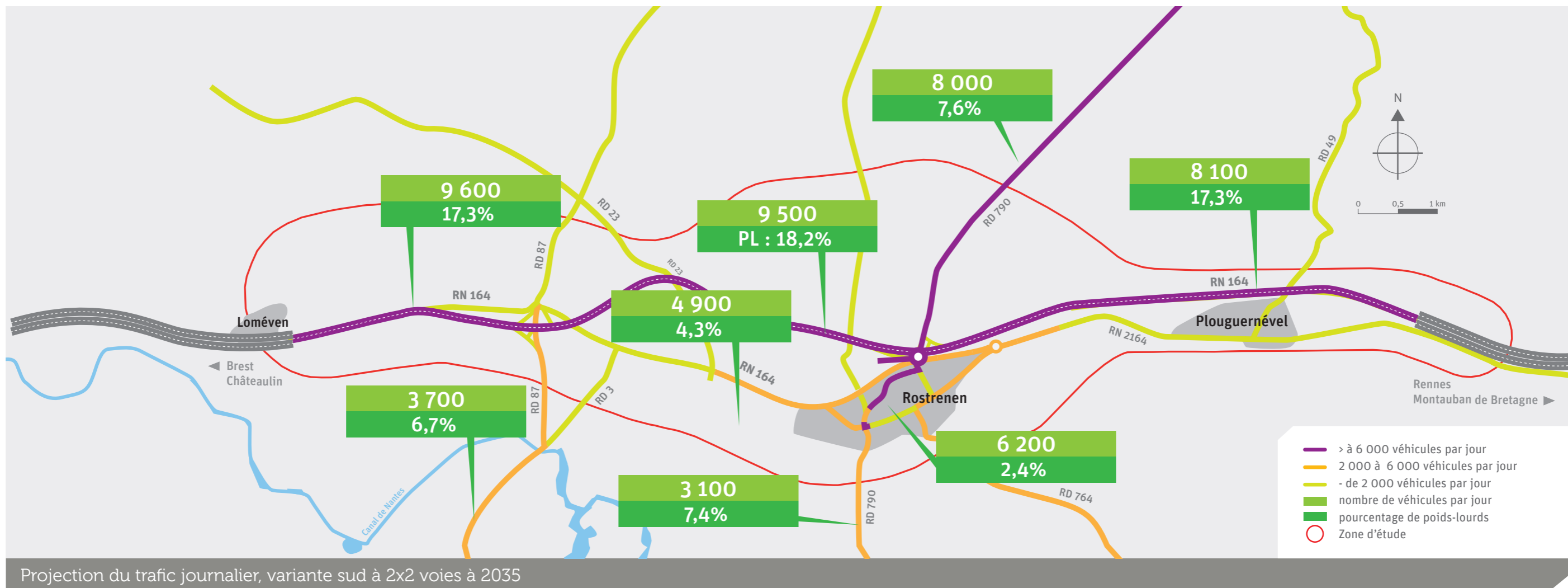


Projection du trafic journalier, variante aménagement sur place à 2x2 voies à 2035

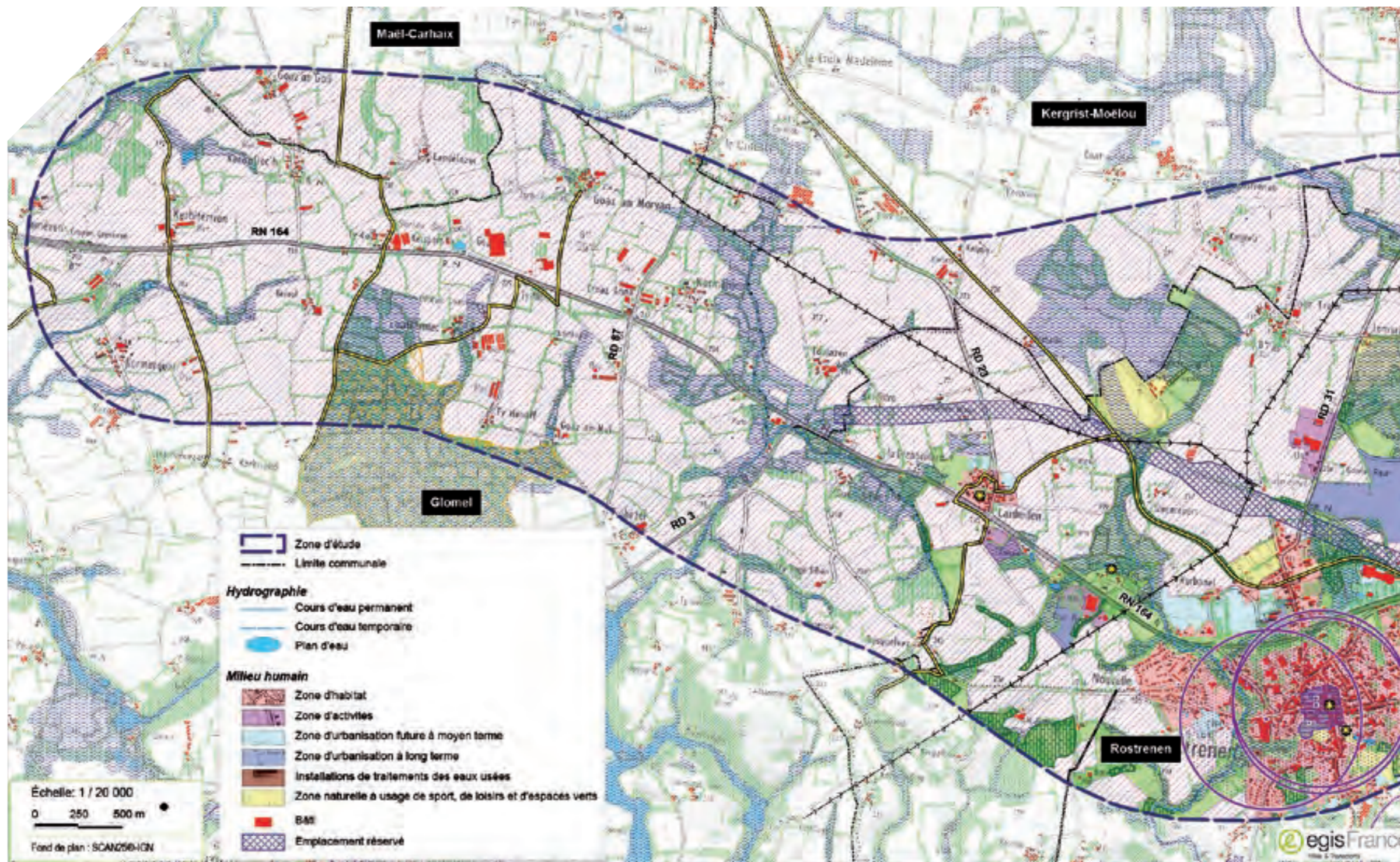
# [6] Les annexes





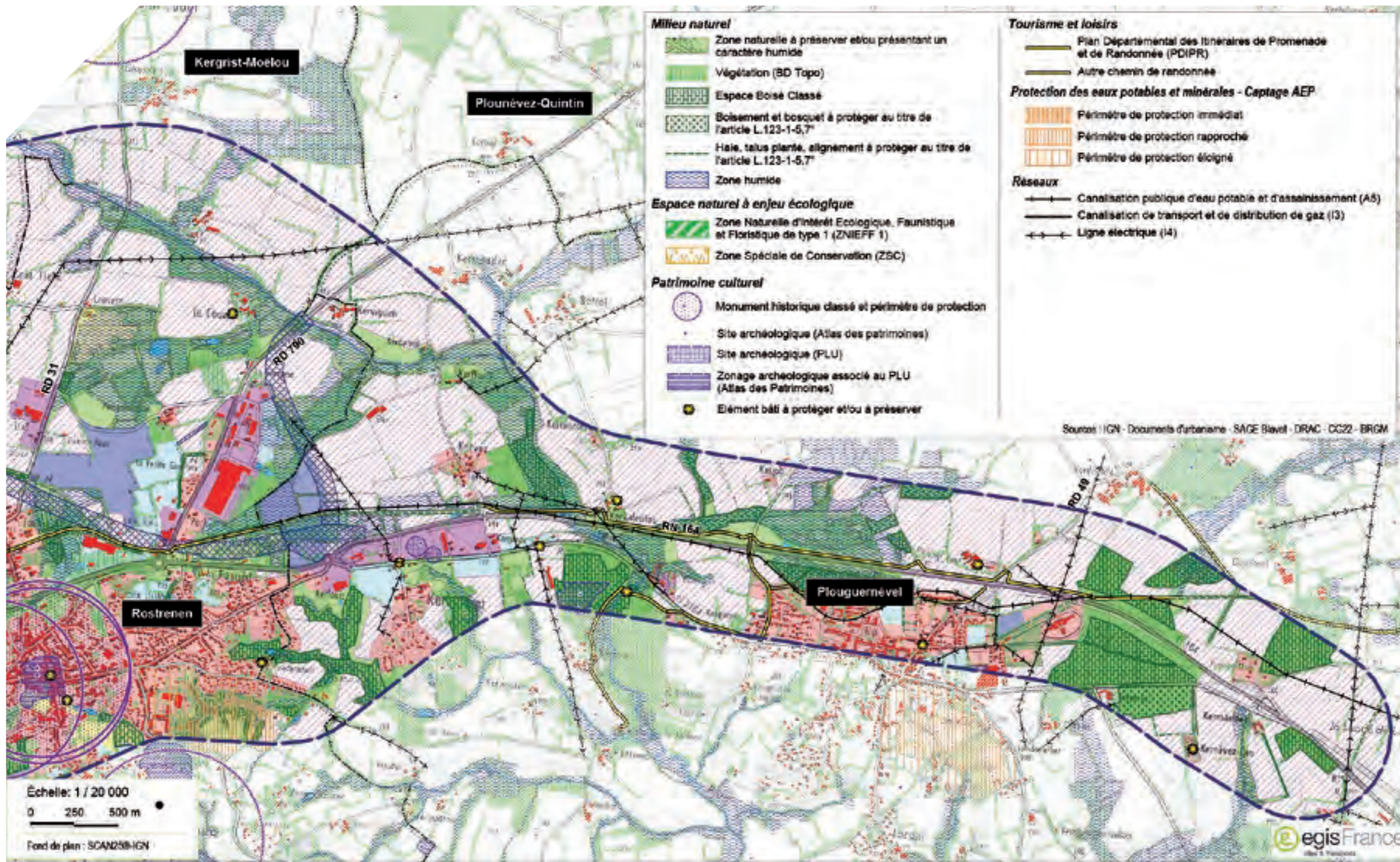






Synthèse des enjeux (1/2)





Synthèse des enjeux (2/2)



# [6] Les annexes

## Analyse comparative des variantes retenues :

| THÈMES  | Variante ASP*  | Variante sud   | Variante nord  |
|---|--|--|--|
| Milieu physique   |  |  |  |
|   | <b>3 cours d'eau permanents</b> traversés (le ruisseau de Saint-Jacques et son affluent en rive droite, Le Doré)<br><b>2 cours d'eau temporaires</b> traversés (ruisseaux de Kermabjean et de Saint-Jacques)   | <b>1 cours d'eau permanent</b> traversé (Le Doré)<br><b>2 cours d'eau temporaires</b> traversés (ruisseaux de Kermabjean et de Saint-Jacques)  | <b>1 cours d'eau permanent</b> traversé (Le Doré)<br><b>1 cours d'eau temporaire</b> traversé (ruisseau de Kermabjean)   |
| Milieu naturel  |  |  |  |
|   | <b>24 bois et 96 haies</b> touchés (bois et haies touchés par la section courante et les itinéraires de substitution)  | <b>3 bois et 28 haies</b> touchés (bois touchés situés au Nord et au Nord-est du centre-ville de Rostrenen et dans la vallée du ruisseau de Kermabjean)  | <b>3 bois et 38 haies</b> touchés (bois touchés situés au Nord, au Nord-est et au Nord-ouest de la zone d'activités de la Petite Garenne)  |
| Zones humides   |  |  |  |
|   | Superficie touchée estimée :<br>26 700 m <sup>2</sup> , soit <b>2,67 Ha</b>  | Superficie touchée estimée :<br>28 600 m <sup>2</sup> , soit <b>2,86 Ha</b>  | Superficie touchée estimée :<br>34 000 m <sup>2</sup> , soit <b>3,4 Ha</b>   |
| Paysage   |  |  |  |
|   | La réutilisation de la RN existante <b>évite la création d'une nouvelle coupure paysagère</b> . La proximité de la 2x2 voies projetée et des habitations impliquera localement la mise en oeuvre d'écrans ou de merlons phonique qui impacteront les vues des riverains. | Création d'une bande étroite avec la RN actuelle sur la section située à l'ouest de la RD 3. Forte <b>proximité avec l'hippodrome</b> et ses haies bocagères, secteur à <b>forts enjeux paysagers</b> . Impact sur le paysage nord de Rostrenen limité par configuration en déblai du projet. Création d'une bande étroite avec la RN actuelle à l'est de la RD 790. | Création d'une bande étroite avec la RN actuelle sur la section située à l'ouest de la RD 3. Le tracé neuf compris entre la RD 3 et la RD 790, passant très au nord de la RN164, créera une <b>nouvelle coupure paysagère</b> , et interceptera de nombreuses haies bocagères. |
| Patrimoine culturel   |  |  |  |
|   | <b>3 périmètres de protection de monuments historiques</b> protégés traversés sur leur frange Nord.<br>2 sites archéologiques touchés.   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>2 sites archéologiques touchés.   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>3 sites archéologiques touchés.   |
| Habitat et nuisances sonores  |  |  |  |
| Estimation du nombre d'habitations concernées dans un fuseau de 200 m / 50 m de part et d'autre du tracé de la variante | <b>533 hab</b> (200 m) / <b>96 hab</b> (50 m)  | <b>177 hab</b> (200 m) / <b>16 hab</b> (50 m)  | <b>166 hab</b> (200 m) / <b>11 hab</b> (50 m)  |
| Acquisition de bâtiment d'habitation ou de commerce   | <b>7 acquisitions de bâtiments d'habitation</b><br><b>1 acquisition de bâtiment commercial</b> (2 commerces dans 1 seul bâtiment)  | <b>3 acquisitions de bâtiment d'habitation</b><br><b>1 acquisition de bâtiment commercial</b> (2 commerces dans 1 seul bâtiment)   | <b>2 acquisitions de bâtiments d'habitation</b>  |

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

\* La variante ASP prend en compte la variante d'itinéraire de substitution n°1



| THÈMES  | Variante ASP  | Variante sud  | Variante nord   |
|---|---|---|---|
| Urbanisme et principaux réseaux divers  |   |   |   |
|   | Variante <b>réutilisant environ 3% de l'emplacement réservé</b> pour le projet. <b>1 zone d'urbanisation future traversée</b> ; surface touchée estimée : <b>11 000 m²</b> .<br>2 Espaces boisés Classés touchés.   | Variante <b>réutilisant environ 63% de l'emplacement réservé</b> pour le projet. <b>3 zones d'urbanisation futures traversées</b> à l'Ouest et à l'Est de Park ar Mas (Rostrenen) ; surface touchée estimée : <b>11 300 m²</b> .<br>Aucun Espace boisé Classé touché. | Variante <b>réutilisant environ 17% de l'emplacement réservé</b> pour le projet. Aucune zone d'urbanisation future traversée.<br>Aucun Espace boisé Classé touché.  |
| Activite agricole   |   |   |   |
| Estimation de la superficie du zonage agricole touchée                                  | <b>30,7 Ha</b>  | <b>27,3 Ha</b>  | <b>31,1 Ha</b>  |
| Autres activites économiques, tourisme et loisirs                                       |   |   |   |
|   | Activités commerciales en rive de RN 164 actuelle <b>desservies par des itinéraires de substitution</b> pouvant générer des allongements de parcours. <b>Accès difficile à l'Hôtel restaurant</b> (sud Kerbanel). <b>Desserte rapide de la zone d'activités Kerjean - La Garenne.</b> | Activités commerciales en rive de RN 164 actuelle <b>desservies par l'actuelle RN</b> . Tracé <b>proche de l'hippodrome</b> et de la piste d'entraînement. <b>Desserte rapide de la zone d'activités Kerjean - La Garenne.</b>  | Activités commerciales en rive de RN 164 actuelle <b>desservies par l'actuelle RN</b> . <b>Accès éloigné de la partie sud de la zone d'activités Kerjean - La Garenne</b> , et de la zone destinée à l'accueil d'activités économiques à l'est de Kerlouis. |
| Longueur du projet  | 15,9 km   | 15,9 km   | 16,6 km   |
| Confort / caracteristiques géometriques   |   |   |   |
|   | Tracé marqué par de nombreux rayons de faibles longueurs, pour coller au tracé de la voie existante (sans déroger à l'ICTAAL L2).   | Tracé assez direct avec alternances d'alignements droits et de courbes de grands rayons.  | Tracé marqué par une longue courbe de rayon modéré au nord-est de Rostrenen.  |
| Report de trafic sur le projet (horizon 2025)   |   |   |   |
| Sur 2x2 voies, section RD3 – RD790<br>Reste sur l'ancienne RN164 à l'ouest de Rostrenen | 12 500 véh/j<br>Sans objet  | 9 500 véh/j<br>4 900 véh/j  | 8 300 véh/j<br>6 100 véh/j  |
| Coût de l'operation / faisabilite technique   |   |   |   |
| <b>TOTAL</b>  | <b>103 M€ TTC</b>   | <b>92 M€ TTC</b>  | <b>88,5 M€ TTC</b>  |

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille d'analyse multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible.

Cette grille, permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur vert, jaune et rouge d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.

# [6] Les annexes

## Variante aménagement sur place : analyse comparative des itinéraires de substitution

| THÈMES  | Itinéraire de substitution nord  | Itinéraire de substitution centre   | Itinéraire de substitution sud   |
|---|--|---|--|
| Milieu physique   |  |   |  |
|   | 1 cours d'eau temporaire traversé (ruisseau de Guernic – Pont Douar)   | 1 cours d'eau permanent et 1 cours d'eau temporaire traversés (ruisseau de Guernic – Pont Douar)                        | 2 cours d'eau permanents traversés (ruisseaux de Guernic – Pont Douar et de Saint-Jacques)   |
| Milieu naturel  |  |   |  |
|   | 3 bois et 6 haies touchés  | 6 bois et 14 haies touchés  | 3 bois et 10 haies touchés   |
| Zones humides   |  |   |  |
|   | Superficie touchée estimée : 3 500 m <sup>2</sup> , soit <b>0,35 Ha</b>  | Superficie touchée estimée : 4 600 m <sup>2</sup> , soit <b>0,46 Ha</b>   | Superficie touchée estimée : 1 500 m <sup>2</sup> , soit <b>0,15 Ha</b>  |
| Paysage   |  |   |  |
|   | Forte proximité avec l'hippodrome et ses haies bocagères   | Forte proximité avec l'hippodrome et ses haies bocagères  | La réutilisation de la voie existante évite la création d'une nouvelle coupure paysagère   |
| Patrimoine culturel   |  |   |  |
|   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>1 site archéologique touché   | Aucun monument historique protégé touché ni périmètre de protection associé traversé.<br>2 sites archéologiques touchés | 3 périmètres de protection de monuments historiques protégés traversés, proximité immédiate des monuments historiques.<br>4 sites archéologiques touchés |
| Habitat et nuisances sonores  |  |   |  |
| Estimation du nombre d'habitations concernées dans un fuseau de 200 m / 50 m de part et d'autre du tracé de la variante | 32 hab   | 15 hab  | 214 hab  |
| Acquisition de bâtiment d'habitation ou de commerce   | Aucune acquisition de bâtiments  | Aucune acquisition de bâtiments   | Aucune acquisition de bâtiments  |
| Urbanisme et principaux réseaux / divers  |  |   |  |
|   | Variante réutilisant l'emplacement réservé de l'Hippodrome à l'échangeur de la RD 790.<br>1 Espace boisé Classé touché | Variante réutilisant l'emplacement réservé de l'Hippodrome à l'échangeur de la RD 790.<br>1 Espace boisé Classé touché  | 2 espaces boisés Classés touchés   |
| Activite agricole   |  |   |  |
| Estimation de la superficie du zonage agricole touchée  | 5 Ha   | 4,7 Ha  | 3,7 Ha   |
| Longueur du projet entre les échangeurs RD 87 et RD 790   | 5,9 km   | 5,9 km  | 6,8 km   |
| Coût de l'opération / faisabilité technique   |  |   |  |
| TOTAL   | 2,9 M€ TTC   | 5,4 M€ TTC  | 2,4 M€ TTC   |

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

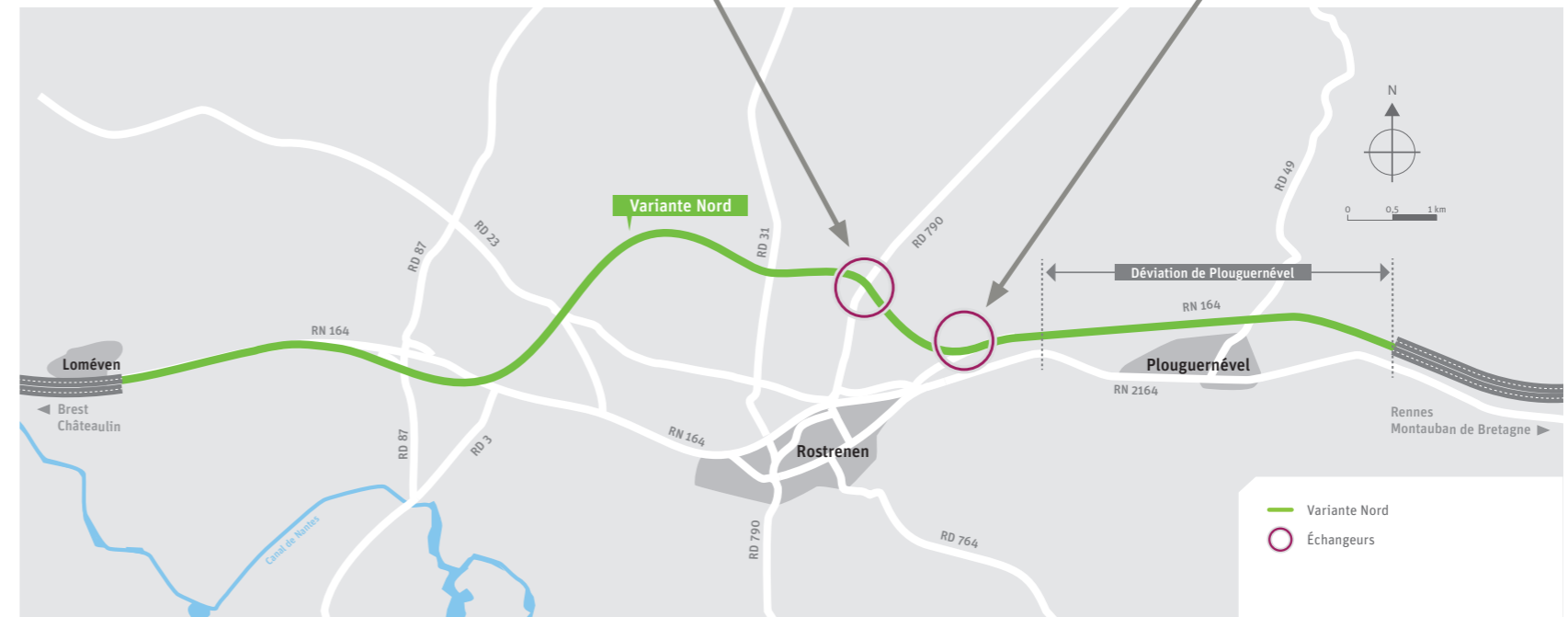
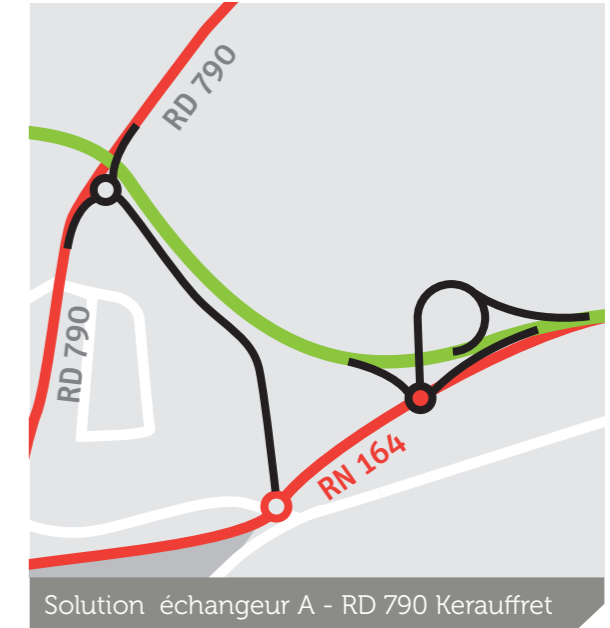
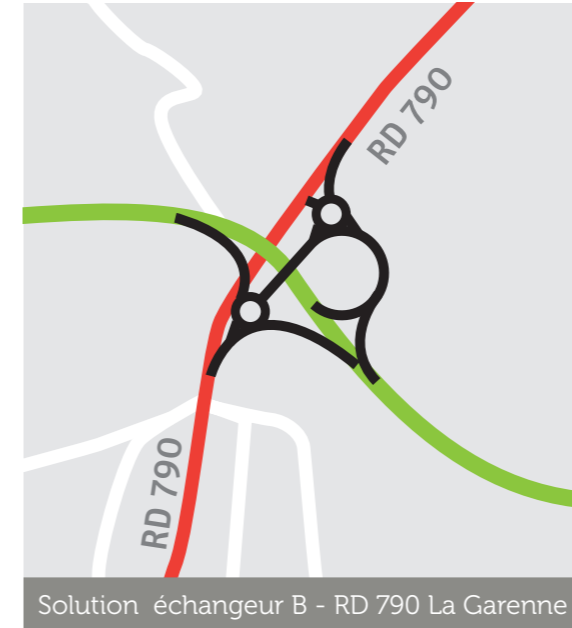


# Échangeurs Est de la variante Nord

## Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur RD790 A Kerauffret                         | Échangeur RD790 B La Garenne                                  |
|---|--|---|
| <b>Milieu physique</b>  |  |   |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                                    | Cours d'eau Le Doré   |
| Ressource en eau  | Aucun captage  | Aucun captage   |
| <b>Milieu naturel</b>   |  |   |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune   | Aucune  |
| Végétation  | Haies et boisements touchés                          | 2 haies et boisements touchés                                 |
| <b>Zones humides</b>  |  |   |
|   | Zone humide impactée sur surface importante          | Pas de zone humide impactée                                   |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |  |   |
| Monuments historiques protégés  | Aucun  | Aucun   |
| Sites archéologiques  | Aucun  | Aucun   |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |  |   |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Habitations proches de l'échangeur                   | Habitations proches de l'échangeur                            |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |  |   |
| Zones d'urbanisation future   | Inclus dans zone d'urbanisation future               | Aucune  |
| Espaces Boisés Classés et Eléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Coupure d'une haie/talus / alignement à protéger     | Aucun   |
| Principaux réseaux divers   | Coupure ligne électrique et canalisation eau potable | -   |
| Emplacements réservés   | En partie dans emplacement réservé                   | En partie dans emplacement réservé                            |
| <b>Activité agricole</b>  |  |   |
| Emprise agricole touchée  | 7,3 ha   | 4,6 ha  |
| Emprise totale de l'échangeur   | 8,2 ha   | 4,9 ha  |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |  |   |
|   | Franchissement PDIPR (V6)                            | Aucune activité touchée, bonne desserte de la zone d'activité |

- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré



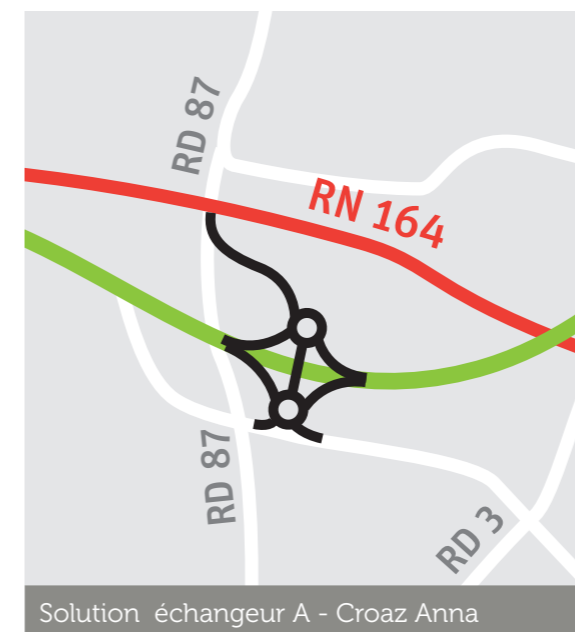
# [6] Les annexes

## Échangeurs Ouest de la variante Nord

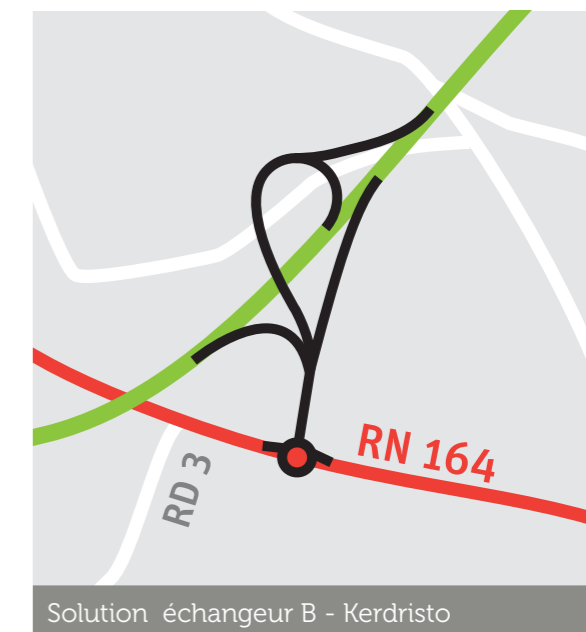
### Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur A<br>Croaz Anna               | Échangeur B<br>Kerdristo                    |
|---|---|---|
| <b>Milieu physique</b>  |   |   |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                       | Proximité du ruisseau de Guernic Pont-Douar |
| Ressource en eau  | Aucun captage                           | Aucun captage                               |
| <b>Milieu naturel</b>   |   |   |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune                                  | Aucune                                      |
| Végétation  | 1 haie touchée                          | 5 haies et boisements touchés               |
| <b>Zones humides</b>  |   |   |
|   | Zone humide impactée sur faible surface | Zone humide impactée sur faible surface     |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |   |   |
| Monuments historiques protégés  | Aucun                                   | Aucun                                       |
| Sites archéologiques  | Aucun                                   | Aucun                                       |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |   |   |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Aucune au droit de l'échangeur          | 1 bâti impacté                              |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |   |   |
| Zones d'urbanisation future   | Aucune                                  | Aucune                                      |
| Espaces Boisés Classés et Eléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Aucun                                   | Aucun                                       |
| Principaux réseaux divers   | -                                       | 1 ligne électrique                          |
| Emplacements réservés   | Non concerné                            | En partie dans emplacement réservé          |
| <b>Activité agricole</b>  |   |   |
| Emprise agricole touchée  | 3,3 ha                                  | 8,8 ha                                      |
| Emprise totale de l'échangeur   | 3,3 ha                                  | 8,9 ha                                      |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |   |   |
|   | Aucune activité touchée                 | Aucune activité touchée                     |

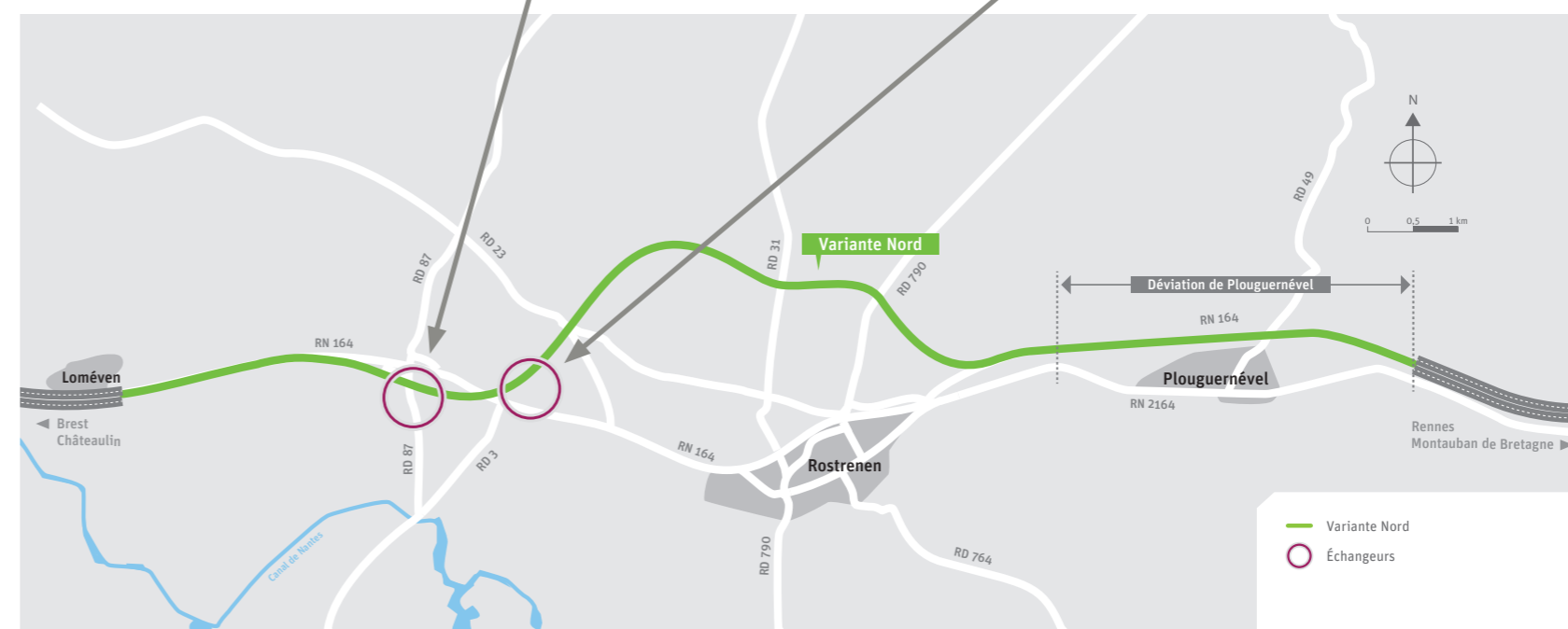
- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré



Solution échangeur A - Croaz Anna



Solution échangeur B - Kerdristo





# Échangeurs Ouest de la variante Sud

## Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur A<br>Croaz Anna                    | Échangeur B<br>Kermabjean                    | Échangeur C<br>Toulazen                                    |
|---|--|--|--|
| <b>Milieu physique</b>  |  |  |  |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                            | Cours d'eau Le Doré                          | Ouvrage de franchissement du cours d'eau à l'ouest allongé |
| Ressource en eau  | Aucun captage                                | Aucun captage                                | Aucun captage  |
| <b>Milieu naturel</b>   |  |  |  |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune                                       | Aucune                                       | Aucune   |
| Végétation  | 2 haies et boisements touchés                | 8 haies et boisements touchés                | 2 haies et boisements touchés                              |
| <b>Zones humides</b>  |  |  |  |
|   | Zone humide impactée sur très faible surface | Zone humide impactée sur très faible surface | Zone humide impactée par voie de liaison                   |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |  |  |  |
| Monuments historiques protégés  | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| Sites archéologiques  | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |  |  |  |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Habitations proches de l'échangeur           | Aucune                                       | Aucune   |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |  |  |  |
| Zones d'urbanisation future   | Aucune                                       | Aucune                                       | Aucune   |
| Espaces Boisés Classés et Éléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| Principaux réseaux divers   | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| Emplacements réservés   | Aucun  | Aucun  | Aucun  |
| <b>Activité agricole</b>  |  |  |  |
| Emprise agricole touchée  | 4,0 ha                                       | 5,4 ha                                       | 6,3 ha   |
| Emprise totale de l'échangeur   | 4,0 ha                                       | 5,4 ha                                       | 6,3 ha   |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |  |  |  |
|   | Aucune activité touchée                      | Aucune activité touchée                      | Aucune activité touchée                                    |

- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré



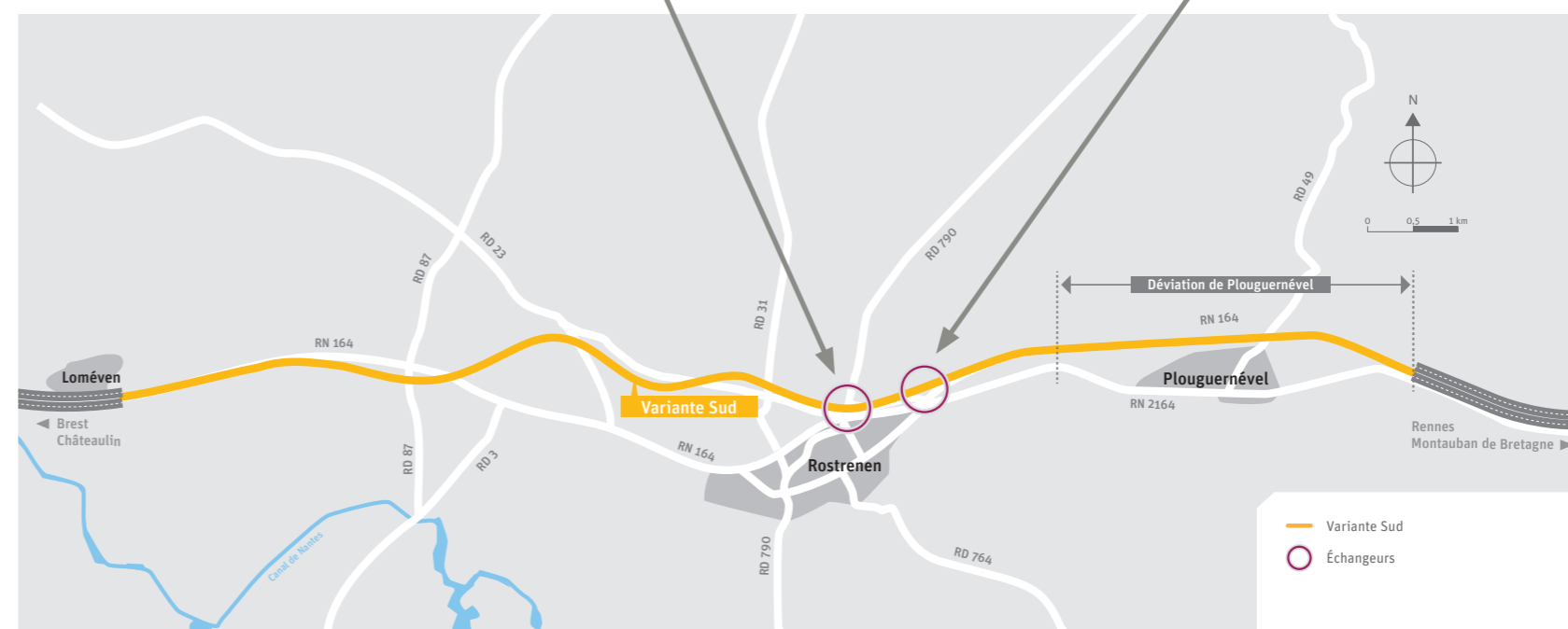
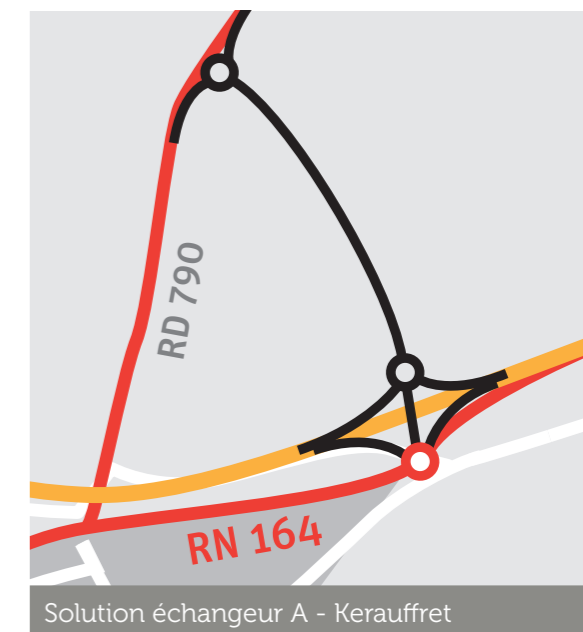
# [6] Les annexes

## Échangeurs Est de la variante Sud

### Comparaison environnementale et socio-économique

| THÈMES  | Échangeur A<br>Kerauffret                      | Échangeur B<br>La Fauvédic             |
|---|--|--|
| <b>Milieu physique</b>  |  |  |
| Hydrographie  | Aucun cours d'eau                              | Cours d'eau                            |
| Ressource en eau  | Aucun captage                                  | Aucun captage                          |
| <b>Milieu naturel</b>   |  |  |
| Zones d'intérêt remarquables  | Aucune   | Aucune                                 |
| Végétation  | 2 haies et 2 boisements touchés                | 1 haie et 1 boisement touchés          |
| <b>Zones humides</b>  |  |  |
|   | Surface importante de zone humide impactée     | Faible surface de zone humide impactée |
| <b>Patrimoine culturel</b>  |  |  |
| Monuments historiques protégés  | Aucun  | Aucun                                  |
| Sites archéologiques  | Aucun  | Aucun                                  |
| <b>Habitat et nuisances sonores</b>   |  |  |
| Estimation du nombre d'habitations impactées directement par l'échangeur  | Aucun bâti touché                              | 3 bâtis touchés                        |
| <b>Urbanisme et principaux réseaux / divers</b>   |  |  |
| Zones d'urbanisation future   | Inclus dans zone d'urbanisation future         | Inclus dans zone d'urbanisation future |
| Espaces Boisés Classés et Eléments naturels (bois, bosquet et haies) à protéger au titre de l'article L. 123-1-5, 7° du code de l'Urbanisme | Coupure d'une haie/talus alignement à protéger | Aucun                                  |
| Principaux réseaux divers   | Canalisation eau potable                       | -                                      |
| Emplacements réservés   | En partie dans emplacement réservé             | En partie dans emplacement réservé     |
| <b>Activité agricole</b>  |  |  |
| Emprise agricole touchée  | 4,0 ha   | 200 m <sup>2</sup> (secteur urbanisé)  |
| Emprise totale de l'échangeur   | 7,3 ha   | 3,0 ha                                 |
| <b>Autres activités économiques, tourisme et loisirs</b>  |  |  |
|   | Franchissement PDIPR (V6)                      | Franchissement PDIPR (V6)              |

- Solution apportant la meilleure réponse pour le critère considéré
- Solution apportant une réponse équivalente pour le critère considéré
- Solution apportant la moins bonne réponse pour le critère considéré












# [6] Les annexes

## Variantes envisagées : Synthèse de l'analyse comparative

| THÈMES  | Variante ASP*    | Variante sud (non retenue) | Variante sud | Variante centre (non retenue) | Variante nord |
|---|------------------|----------------------------|--------------|-------------------------------|---------------|
| Milieu physique                                   | Très défavorable | Défavorable                | Défavorable  | Défavorable                   | Favorable     |
| Milieu naturel                                    | Très défavorable | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Favorable     |
| Zones humides                                     | Favorable        | Défavorable                | Favorable    | Très défavorable              | Défavorable   |
| Paysage   | Favorable        | Très défavorable           | Défavorable  | Défavorable                   | Favorable     |
| Patrimoine culturel                               | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Favorable                     | Favorable     |
| Habitat et nuisances sonores                      | Très défavorable | Défavorable                | Défavorable  | Favorable                     | Favorable     |
| Urbanisme et principaux réseaux divers            | Très défavorable | Favorable                  | Défavorable  | Favorable                     | Favorable     |
| Activité agricole                                 | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Favorable                     | Défavorable   |
| Autres activités économiques, tourisme et loisirs | Favorable        | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Défavorable   |
| Longueur du projet                                | 15,9 km          | 15,6 km                    | 15,9 km      | 16 km                         | 16,6 km       |
| Confort / caractéristiques géométriques           | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Défavorable   |
| Report de trafic sur le projet (horizon 2025)     | Très favorable   | Favorable                  | Favorable    | Défavorable                   | Défavorable   |
| Coût de l'opération : faisabilité technique       | Défavorable      | Favorable                  | Favorable    | Favorable                     | Favorable     |

|   |                           |
|---|---------------------------|
|  | Très favorable            |
|  | Favorable                 |
|  | Pas de différence majeure |
|  | Défavorable               |
|  | Très défavorable          |

\* La variante ASP prend en compte la variante d'itinéraire de substitution n°1



La variante sud non retenue n'apportait aucun avantage sur la variante sud retenue, alors qu'elle était plus impactante en termes de zones humides ou d'habitat. La variante centre non retenue n'apportait pas non plus de compromis intéressant entre la variante nord et la variante sud sur les différents enjeux.





Pont Douai – RD 3 – Toulazen



**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne**

10, rue Maurice Fabre - CS 96515  
35065 RENNES CEDEX  
Tél. : 02 99 33 44 82

**Courriel**

[RN 164-rostrenen@developpement-durable.gouv](mailto:RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv)

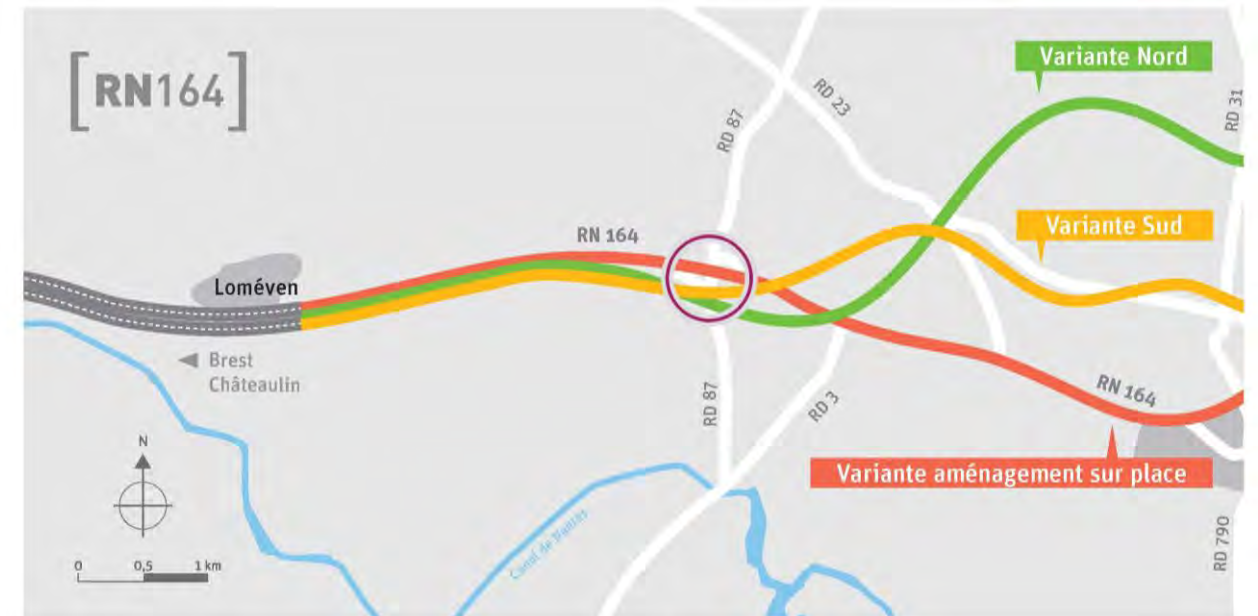
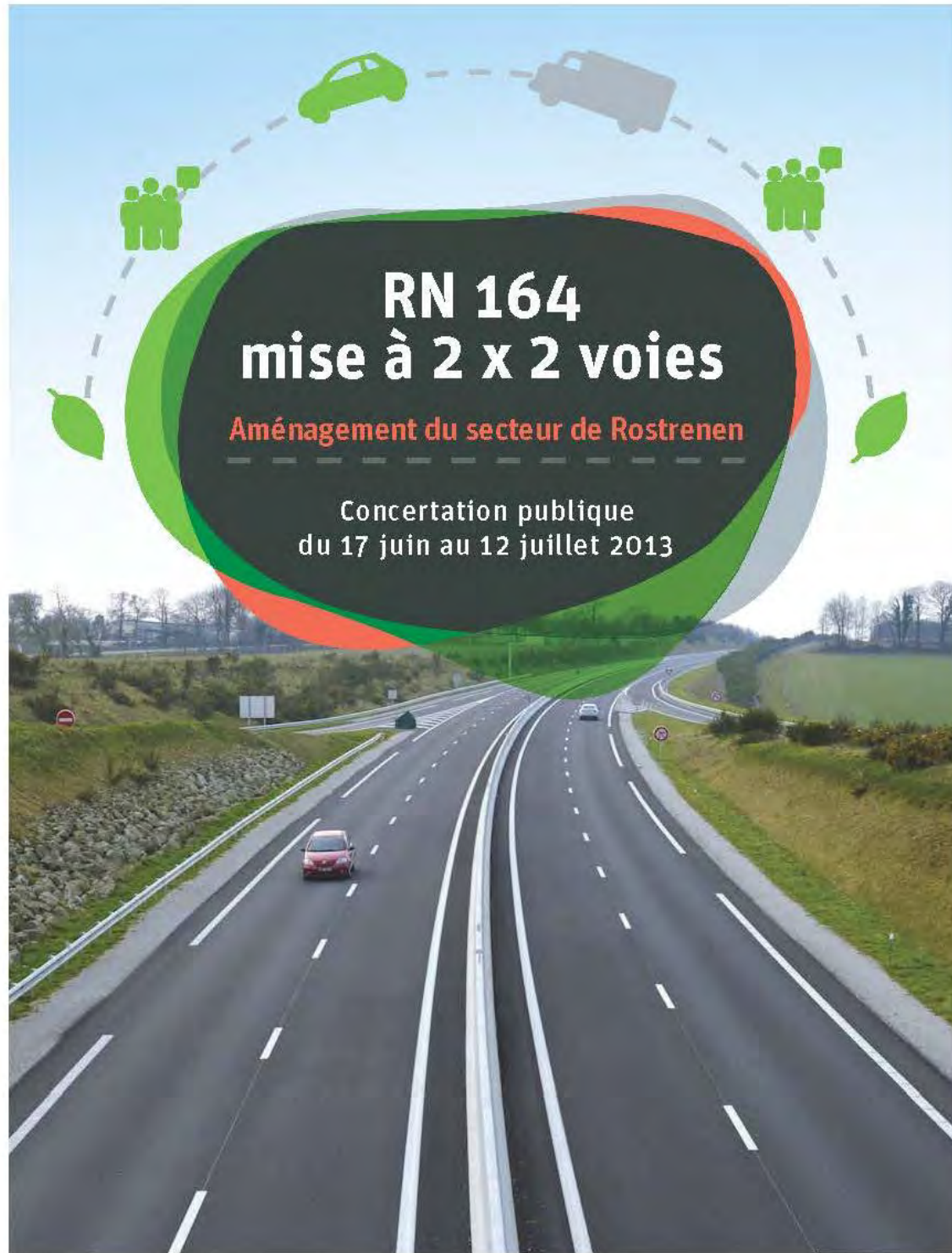
**Site internet :**

[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)





### V.3. Plaquette de présentation



#### Le projet d'aménagement, pourquoi ?

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

Actuellement, le trafic sur la RN164 au niveau de Rostrenen varie entre 4 500 et 9 300 véhicules par jour, dans les deux sens de circulation confondus. À l'horizon 2025, on compterait entre 7 000 et 12 700 véhicules par jour selon les sections, soit une augmentation d'environ 30% du trafic.

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

#### Le contexte

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

#### La dynamique du territoire

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

#### La préservation de l'environnement humain et naturel

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

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



#### Les objectifs

##### La mobilité pour tous, et plus de sécurité

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

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





### Pour mieux comprendre le projet

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



### Scénario 1

**Variante aménagement sur place**  
→ un tracé élargi de la voie existante

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



L'élargissement de la déviation de 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 lisibilité à la desserte des zones d'activité et de Rostrenen que la variante nord. Son coût est du même ordre que celui de la variante nord.

### Scénario 3

**Variante nord** → un tracé neuf

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

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



### La concertation préalable → s'informer et participer

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



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

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

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

### Comment s'informer ?

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

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



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

### Comment participer ?

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

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

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

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



### Un délai de 6 à 8 ans

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

**2 ans**

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

\* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

**2,5 à 3 ans**

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

**2 à 3 ans**

Travaux



V.4. Affiche de la réunion de concertation

Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013



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, Plouguernevel 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](mailto:RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr)

Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernevel et Rostrenen pendant la période de concertation.



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BRETAGNE



## 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 Loméven à l'ouest et Plouguernevel à l'est. Il reliera la déviation sud de Carhaix 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
- > *Dialoguer* pour enrichir le projet d'aménagement.

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

*Voir modalités d'information et de participation au dossier*

#### **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](mailto: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-enligne.com

http://www.ouestfrance-enligne.com/scripts/consult/doc/DOC\_impress...

vendredi 19 juillet 2013

ouestfrance-enligne.com

Journal Ouest-France du vendredi 19 juillet 2013

Edition : **Loudeac-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 (Glome) et Kermaudez (Plouguemével), 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 Lanhellen.

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 Boëdec, 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 Plouguemével 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 riverains 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).

représentants, dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement. Lundi soir, au cours d'une réunion publique à Rostrenen, les populations des communes riveraines des tracés, Rostrenen, Plouguernevel, Maël-Carhaix, Kergrist-Moëlou et Glomel, ont pu prendre connaissance des scénarios et poser des questions.

Gérard Lahellec, président de la commission transport 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**  
Le projet d'aménagement au

niveau de Rostrenen se situe entre Loméné à l'ouest et Plouguernevel à l'est. Il reliera la déviation sud de Carhaix 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, propose trois tracés.

L'État et la Région Bretagne cofinancent, aujourd'hui, 50 % des travaux sur la RN164, au-delà du programme de modernisation des itinéraires 2009-2014.

Les financeurs souhaitent préparer les futurs programmes, en finançant à part égale les études qui visent à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement.

## Une permanence le 27 juin à la mairie

Les services de la Dreal organiseront une permanence, le jeudi 27 juin, de 10 h à 17 h, à la mairie de Rostrenen. Chacun est invité à faire connaître son opinion ou à poser ses questions : par courriel à [RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr) ou dans les registres disponibles dans les mairies de Rostrenen, Plouguernevel, Glomel, Maël-Carhaix et Kergrist-Moëlou pendant la période de concertation.

## Concertation jusqu'au 12 juillet

Après une présentation, il y a quelques semaines, des tracés de la mise en 2x2 voies de la RN164, aux élus, une concertation publique est organisée jusqu'au 12 juillet. Les objectifs : informer tous les publics concernés par le projet, écouter les avis de la population et de ses

# Carhaix

## 01 et une nouvelle organisation



Moal, et au second, le secrétaire

est proche. Nous allons continuer à être organisé de la même façon, avec le même coach, les mêmes règles et nous allons recruter des joueurs

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

### L'organisation va évoluer au sein de l'Union sportive ?

Oui, car j'ai même émis 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 lors de la réunion de bureau de mercredi. 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 faudra ensuite l'accord de La Montagne, puis celle de la Jeunesse. Nous ne sommes qu'aux fiançailles. Pour le reste, Marcel le Moal sera là au secrétariat et Graziella Le Moal à la trésorerie. Pour les dirigeants, les vacances n'ont pas démarré !

## 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

de le faire sous forme d'un fond de concours s'élevant à 142 472 €. Le conseil municipal valide ce versement.

## RN 164 : une enquête publique

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

pilotage, où sont représentées les communes concernées, dont Maël-Carhaix. La population pourra donner son avis. Après une réunion publique, la concertation se déroulera sur quatre semaines, du 17 juin au 12 juillet.

## La Jeunesse sportive fête ses dix bougies



Le bureau a décidé d'une grande fête le samedi 15 juin.

La Jeunesse sportive a tenu une réunion importante, mardi soir : il y a été question des dix ans de l'association, créée par les clubs de Maël-Carhaix, Glomel, La Montagne et Treffrin.

Le but : regrouper les jeunes en U13, U15 et U17 et leur permettre de jouer ensemble tout en étant licenciés dans leur club d'origine.

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 Cojean. Les dix ans seront fêtés samedi 15 juin, dès 14 h, avec un tournoi interne des anciens joueurs, et vers 20 h, un grand repas. Des invitations seront adressées ces jours-ci.

## 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. À l'ordre du jour : le déploiement du très haut débit ; la maîtrise du foncier ; l'accessibilité du pays et les mobilités internes au territoire.

## Plusquellec

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

## ■ Annoncer vos événements sur internet

Saisissez votre information (réunion, concert, manifestation, etc.) sur internet, sur le site [www.infolocala.fr](http://www.infolocala.fr), pour qu'elle paraisse dans Ouest-France et sur [maville.com](http://maville.com)

## Bulat-Pestivien

■ **État civil**  
Naissance : Liz Bozec.



[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

Jeudi 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 Trenk 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 dernière inauguration d'un tronçon de la RN164 à deux fois deux voies, entre Saint-Gelven et Gouarec, en 2010, avec Jean-Yves Le Drian, le préfet de région (à gauche) et Jean Hourmand, président du comité de défense de la mise à deux fois deux voies de la RN164.*



Mercredi, à la cité administrative, la demande de concertation publique faite par la préfecture lors du conseil municipal, concernant le doublement de la RN164, s'appuie sur un article du code de l'urbanisme qui prévoit une concertation sur le sujet à partir d'un certain niveau d'investissement routier, avec création de nouveaux ouvrages. Cinq communes sont concernées : Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Plouguernével et Rostrenen.

**Le dossier d'études disponible dans les mairies**

Elle se déroulera sur quatre semaines, du 17 juin au 12 juillet, et s'appuiera sur un dossier comprenant les études et décisions antérieures, les procédures, le contexte environnemental et socio-économique du territoire, la présentation des aménagements et une analyse comparative des aménagements étudiés. Ce dossier sera disponible dans les mairies des communes concer-

nées. Cette concertation a pour objectif de recueillir les avis de la population sur les enjeux du projet, la qualité et la quantité des études et les variantes de tracés. Au final, ce sera à l'État de retenir la meilleure solution, aidé par un comité de pilotage d'élus, des services de l'État et d'associations. La commune de Rostrenen est sollicitée pour mettre à disposition la salle des fêtes, afin d'organiser une réunion publique ouverte

te à la population des cinq communes. Du côté des élus rostreinois, majorité comme opposition, tout en étant obligés de suivre la procédure, restent sceptiques face à ces études supplémentaires. Certains évoquaient un gain de temps administratif ou même la supposition d'introduire un nouveau tracé au projet. Dans tous les cas, la mise à deux fois deux voies de la RN164 dans le secteur de Rostrenen continue de prendre du retard.



## Plélauff

La soirée européenne et musicale a conquis le public



Didier Ollivier, président de Kreiz-Breizh Villages d'Europe (à droite), a rappelé que ce projet avait été possible grâce aux soutiens de l'Europe, la Région, le Département, la communauté de communes et la fondation Canal Cañalix.

C'était soirée détente avec les habitants du Centre-Bretagne, mercredi, à la salle des fêtes, pour les choristes participant à l'événement « Singing in the Villages ». Le président de l'association Kreiz-Breizh villages d'Europe, Didier Ollivier, a remercié la municipalité de Plélauff qui a mis gracieusement sa salle polyvalente à la disposition des choristes pendant une semaine. Après la dégustation 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 plateau. Pour tous les âges. Les moins de 10 ans doivent être accompagnés. Gratuit. Contact : 02 96 29 35 89, ludothèque-familierurale@orange.fr

■ **Concours de boules du comité des fêtes**  
Mercredi 1<sup>er</sup> mai, au boulodrome. À 9 h 30 : pen eus pen, engagement 5 €, 1<sup>er</sup> prix 50 €, 2<sup>e</sup> prix 20 €, 3<sup>e</sup> prix 10 €, À 14 h : doublettes engagement 10 €, 1<sup>er</sup> prix 150 €, 2<sup>e</sup> prix 80 €, 3<sup>e</sup> prix 50 €, 4<sup>e</sup> prix 30 €, du 5<sup>e</sup> au 8<sup>e</sup> prix : nombreux lots. Consolante gratuite : 1<sup>er</sup> prix 20 €, 2<sup>e</sup> 10 €. Buvette, grillades.

■ **Cérémonie du 8-Mai**  
Mercredi 8 mai, 12 h, mairie. Repas au restaurant Gilbert à Plouñvez-Quintin. Tarif 27 €. S'inscrire en mairie avant le 2 mai 2013. Contact : 02 96 24 93 87.

■ **Pour paraître dans Ouest-France**  
www.maville.com ou sur infocale.fr

## Plouguernével

■ **Bal**  
Etoile musette. Organisé par le club des aînés ruraux. Dimanche 28 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 usagés, au profit de l'association des paralysés de France. Les vêtements et textiles usagés doivent être entreposés dans des sacs plastiques propres et déposés en mairie de Plouguernével pour le vendredi 24 mai, 17 h.

## Perret

■ **Village sidérurgique des Forges des Salles**  
Visite du site qui abritait l'une des plus grosses forges à bois de Bretagne, de ses quarante bâtiments, et de la vie quotidienne dans le village aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Samedi 27, dimanche 28 avril, 14 h à 18 h. Tarifs : 5 €, réduit 3 €, gratuit pour les moins de 10 ans. Contact : 02 96 24 90 12, 02 96 24 95 67.

## Kergrist-Moëlou

■ **Conseil municipal**  
Jeudi 2 mai, 20 h, mairie. Programme voirie 2013 : représentation des communes au conseil communautaire ; CCKB nouvelle compétence artistique.

■ **Randonnée pédestre**  
Lundi 29 avril, Laniscat. Lande de Lis-cous à 14 h à Bon Repos avec Jean et Christiane, départ de la salle des fêtes de Rostrenen, à 13 h 45.

■ **Concert du stage de violon**  
Les stagiaires vous proposent une restitution des œuvres étudiées pendant la semaine. Vendredi 26 avril, 18 h 30, école de musique et de danse, 6, rue abbé Gilbert. Gratuit. Contact et réservation : 02 96 29 35 98, emdkb@orange.fr

■ **Pour paraître dans Ouest-France**  
www.maville.com ou sur infocale.fr

## RN164 : un « oui mais » aux modalités de concertation

Le préfet de la Région a demandé une concertation publique avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen (section Loméven-Plouguernével).

Le conseil devait se prononcer sur les modalités de cette concertation. Le oui des élus a été unanime mais, pour les uns « on a l'impression que cette étude supplémentaire est là pour gagner du temps », tandis que, pour les autres, « on n'en voit pas l'utilité, sauf à vouloir imposer une autre variante que celle choisie par

la commune ». Les élus de la majorité et de l'opposition n'ont pas caché leur mécontentement.

La concertation se déroulera pendant quatre semaines, du 17 juin au 12 juillet 2013, et comprendra une réunion publique à Rostrenen à laquelle sera convié l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle visera à recueillir les avis sur les enjeux du projet, la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits, sur les variantes étudiées et sur l'analyse des aménagements étudiés.

## 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 récoltés 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 meilleures 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.

## 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.



## 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.developpement-durable.gouv.fr

### 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

## 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

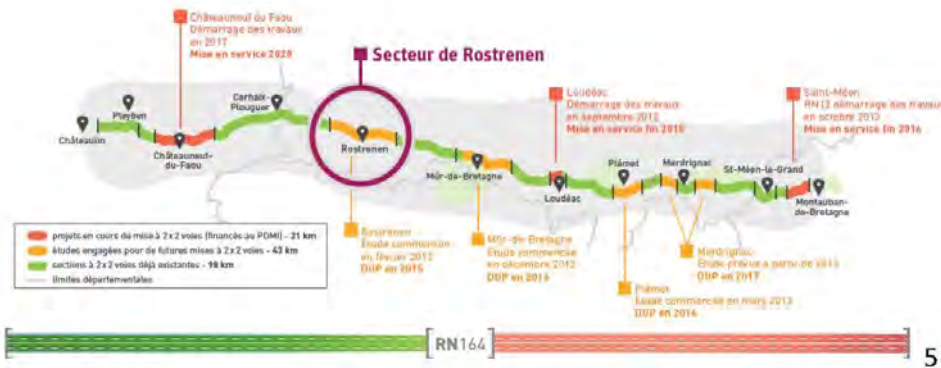


## L'action de l'Etat et de la Région Bretagne sur la RN164

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)



## 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



## 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



## 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





## 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 méil pour donner son avis ou poser une question

RN16A

9

## 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

RN16A

11

## 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

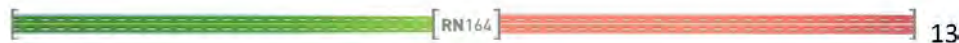
RN16A

12

## 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.



## 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



## 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





## 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



## 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

## Echanges avec la salle





## LES SCÉNARIOS D'AMENAGEMENT, ET VARIANTES ETUDIES



21

### 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



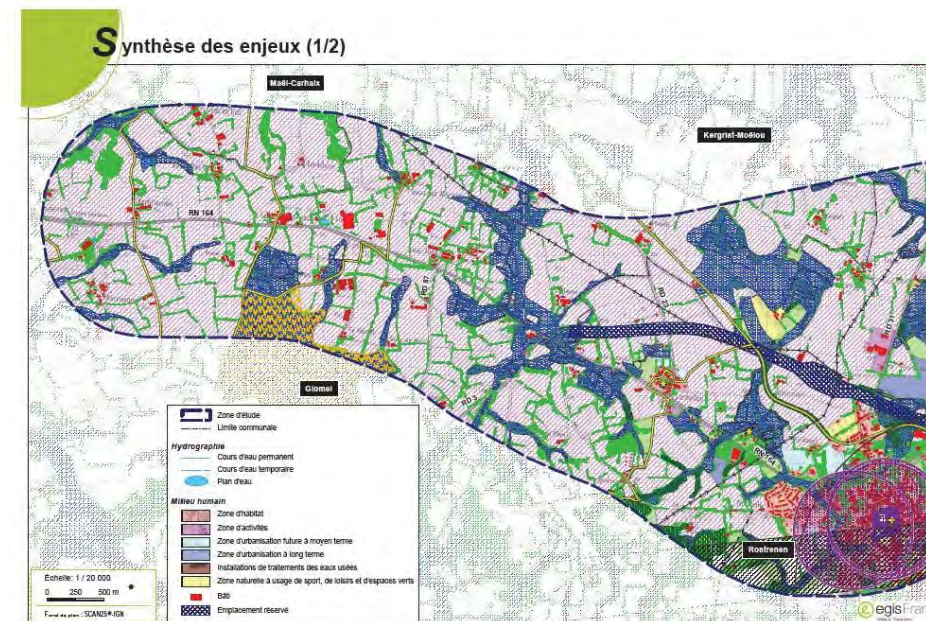
22

### 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

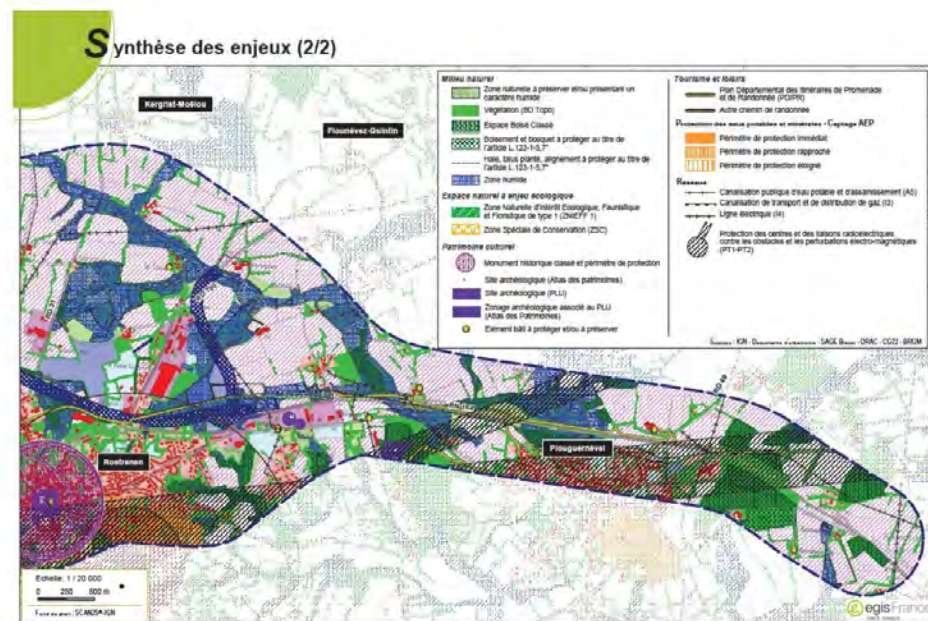


23



24





### Les caractéristiques du projet

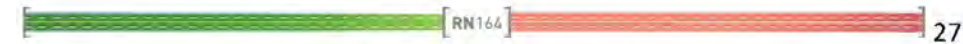
- Une route à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN164)
- Vitesse limitée à 110 km/h
- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles)
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits et 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



29

## Les 3 variantes



## Quel itinéraire de substitution?

- Pour les variantes Sud et Nord, la RN164 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



32



### 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

### Synthèse de l'analyse comparative

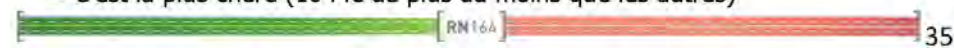
| THÈMES  | Variante ASP* | Variante Sud | Variante nord |
|---|---------------|--------------|---------------|
| Milieu physique                                   | Red           | Orange       | Green         |
| Milieu naturel                                    | Red           | Green        | Green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



RN164

### 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)



35

### 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

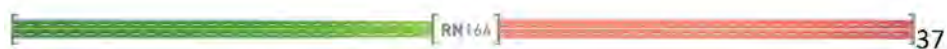


RN164

36

## 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



## Echanges avec la salle



## 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 méi
- 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





## 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 Ajoint 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'État et la Région de la mise à 2x2 voies de l'intégralité de la RN164, ce qui s'est récemment traduit par la mise en place de financements exceptionnels pour lancer les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des secteurs jusqu'ici non étudiés, en vue de préparer les prochains programmes d'investissements.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## **V.9. Avis recueillis dans les registres**





Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013



# REGISTRE

Commune de ROSTRENEN

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



**RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
ROSTRENEN (SECTION LOMEVEN - PLOUGUERNEVEL)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**ROSTRENEN**

**Notice d'information :**

Du 17 juin 2013 au 12 juillet 2013 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 5 communes. Il s'agit de Rostrenen, Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix et Plouguernevel.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Conseil Municipal.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**



Je soussigné Mire PINEAU habitant à Kerer en Kergrist-Roche, certifie les données suivantes exactes. Je suis propriétaire depuis 1995 à Kerer le long du Doué. (1) Depuis la ligne T.H.T. à 10000 volts de place elle se situe à 200m de mon habitation. Lors de la candidature p-blige j'ai demandé l'en-faissement de ligne, mais nous avons eu l'implantation d'oléennes à 480m de ma habitation, et maintenant en (3) entrée Nord à moins de 500m, le milieu humide c'est-à-dire, de plus nos champs sont des agriculteurs de fait de profession commerciale dans l'agro-alimentaire, et ce tract est le plus dévot de Terre de Kerer, je suis contre le tracé Nord pour toutes raisons et je pense sincèrement que la seule zone qui est à Rostrem (le Cap Vert) va être désertifiée avec ce tracé Parc INEM.



3 points nous sont proposés pour la mise à 2x2 voies sur le secteur de Rostrem.

S'il est des objectifs essentiels de fonctionnalité, de coûts, de respect des zones humides, le grenelle de l'environnement nous rappelle aussi que la non consommation d'espaces agricoles devient un enjeu majeur.

A l'analyse la version ASP (scénario 1) recueille le meilleur trafic et impactera moins les terres de production et l'activité agricole: les ha consommés présentent une qualité inférieure et ne pénalisent pas un bon plateau de terre arable, car des scénarios 2 et 3. En outre, un tracé neuf entraînerait à terme des déplacements d'activité synonymes d'artificialisation de terre.

Concrétiser les objectifs affichés devient le challenge afin d'aboutir à un projet réussi.

Daniel CORNÉE - ROSTREM  
Agriculteur. Elu.

Je soussigné Pascal LEON, habitant Tempaël Evén à Rostrem, déclare être contre le tracé Nord.

En effet, le tracé actuel me semble plus judicieux.

(-) Rostrem est déjà "coupé" par le P.A.B. actuel.

Rostrem E 1/07/13

*[Signature]*

KERBERRY le 05/07/2018

MADAME LOSEANLEN JOSEPH  
KERBERRI  
22110 KERBRIST-MOELOU

Monsieur,

Objet variante Sud - Niveau KERBERRI  
observation / Proposition

Après avoir pris connaissance des variantes Sud et Nord qui passent près de mon habitation, je m'aperçois que la variante Nord passe entre TOULAZEN et KERDISTRO

Ma question =

Pour m'éloigner de la variante Sud (si elle est retenue) ne serait-il pas possible de la dévier à partir du niveau 212 à Kerbellec pour rejoindre directement le tronçon Nord entre TOULAZEN et KERDISTRO

Techniquement cela ne semble pas poser de difficulté

Merci





Christian GAUTIER

Adjoint à la commune de Rostron

Secrétaire du comité pour la mise à 2x2 voies de la RN 164

Ce 4<sup>th</sup> juillet, j'ai reçu dans ma permanence 2 personnes au sujet des pts  
sensari de travais de l'aglo de Rostron par la future RN 164.

1. Mme Lucienne LE GALL habitant en face de l'hôtel-restaurant Henri II.  
Elle a bien sûr exprimé sa préférence pour l'ancien tracé, c à d aujourd'hui  
la Variante Sud.

2. Mme Josette LOSTANLEN qui a écrit le courrier ci-contre.  
Elle demande que la variante sud se termine avant l'échangeur ouest en  
passant sous le village de Foulayre, un peu dans la même logique  
que ce qui a été fait pour terminer la variante nord.

3. Pour ma part, j'ai tranché depuis longtemps pour le tracé sud  
- c'est celui qui consomme des terres agricoles de façon raisonnable  
- Il est + facile à réaliser car la rocade actuelle pourra fonctionner pdt les travaux  
- c'est le moins cher ( ~ 11 M€)

Peut-être peut-on améliorer qq points:

- l'échangeur à l'entrée de Rostron
- le tracé avant l'échangeur est.

- Pour ce qui concerne les terres agricoles, peut-on imaginer des fuscaux plus  
étroits (qui consommeraient moins de terres agricoles). En miroir des, - d'espaces  
à entretenir pour le DIBO.

Je reste bien sûr à la disposit<sup>o</sup> du cabinet d'études pour en parler

M<sup>r</sup> GAUTIER Lorsque la 4<sup>th</sup> voie sera  
faite (et même maintenant) j'e  
vous propose de faire un échange  
de domicile.

M<sup>r</sup> JEAN MICHEL  
6 rue de l'épau  
Rostron

M<sup>me</sup> ROYAN Nicole Rue de Kerlan Roskrenen 4

Il y a 25 ans le projet d'élargissement de la N164 actuelle avait été abandonné pour cause de nuisances au niveau de l'agrandissement du pont de la 31

En effet les habitants de la rue des Marbys et de la rue Marcel Sanguy risquent de ne plus pouvoir entrer chez eux, ayant un pont au niveau du 1<sup>er</sup> étage devant leurs maisons

Résident, depuis décembre 1988, en bordure de la déviation de Roskrenen, nous subissons de puis quelques années l'augmentation ENORME du trafic routier et en

ABANDONNANT LE PROJET no 1  
vous nous rendrez le calme et la sérénité.

Pour la desserte des zones d'activité, le projet no 2 est aussi valable, celles-ci se situent au niveau de l'échangeur de Lan Coez.

De plus nous n'avons vraiment pas envie d'avoir des poids lourds au fond du jardin, ni de subir les désagréments des travaux (élargissement dans une vallée et déviation pour notre route d'accès)



M<sup>R</sup> LE FEUR Jyves | 6 Rue de Kerlan Rostrenen

En 1988, lors de l'achat d'une maison rue de Kerlan parallèle à la RN164, il avait été organisée une réunion d'information concernant les futurs projets de la 2x2 voies, suite à laquelle le projet Sud avait été abandonné.

Il est surprenant que l'on veuille construire un axe aussi important sur un maraisage, l'actuelle RN164 ayant nécessité un renforcement du Tablier suite à l'affaissement de la chaussée.

Surprenant aussi l'obligation de démolir l'actuel pont et de le reconstruire ce même pont plus haut, plus large et de ce fait d'encombrer le paysage des riverains de la route de Kergrist - Noëlon D31 déjà suffisamment pénalisée sans compter la démolition de quelques habitations actuelles en bordure de la nationale

Surprenant aussi le projet de construire une 2x2 voies en agglomération, qui doit en principe faciliter les déplacements et non faire du porte à porte pour faire ses courses!!

Le prochain enquête dans 25 ans nous donnera peut être un projet définitif réalisable  
Je pense que le "Scénario" 2 serait le plus intelligent même si la décision sera prise sans notre avis pour que le projet doit déjà être "accepté"  
cette consultation ne servent pas à grand chose  
RDV dans 25 ans -

-PS. au vu du manque de publications de cette enquête il n'y aura que très peu d'avis publiés

M<sup>me</sup> Rigeur Annie 9 Rue de Kelson - 6  
22110 Rostrenen.

Il est impensable qu'un tel projet se fasse à l'insu des personnes concernées pour une modification de cette route.

En fait le préjudice sonore est déjà présent, alors que penser d'une 4 voies (bruit des camionnes...)

Préjudice sonore multiplié par 10. J'invite toute personne à venir passer une nuit à mon domicile, de dormir à l'étage et tenter de trouver le sommeil même sans garder une fenêtre ouverte.

Par ailleurs une dévotion des habitations sera importante. Destruction de l'environnement, et l'écologie.

La ville de Rostrenen est de + en + désertique et ceci ne fera qu'aggraver la situation. Le commerce rostrenois se mourra peu à peu → le désert ?

~~Rigeur~~

PS : Coût de l'aménagement, de + en + projet très cher - des années, non respectueuse des individus.



7  
7

G. Cuyader.  
5, rue de Kelen  
22110 FOSTREUM

Fostreum le 10 juillet 2013

Madame, Monsieur,

Pour la présente, je déclare  
m'opposer formellement, au projet N°1 d'implantation  
de la RN 164; ce serait un non-sens à un  
moment où chaque collectivité éloigne la circulation  
automobile des "centre-ville" (Rocados etc.)

Le dernier bulletin municipal fait  
il mention de ce caprice de dernière minute? Il y a  
t'il de nouveaux intérêts particuliers en jeu? Il y a  
t'il un projet au sud de Fostreum pour un  
raccordement plus aisé sur Quimper.

G. Cuyader.

Monsieur Riguière Alain

2, Rue de Kerlan 22110 ROSTRVEN

En tant que riverain de la rue de Kerlan  
je considère que le projet d'aménagement de  
la voirie actuelle en 2x2 voies est une  
aberration. Il est déjà impossible de dormir avec  
les fenêtres entrouvertes en raison du bruit causé  
par les camions qui retrogradent avant d'aborder  
le rond point de LAN-OGÉ. Je vous laisse donc  
imaginer ce que ça sera si d'aventure un trouge  
de route était mis à 4 voies.

Si d'aventure quelqu'un émettait quelques doutes  
parce que la venant de mes propos je l'invite  
fortement à venir passer une nuit à la maison  
afin qu'il puisse se rendre compte par lui-même  
des nuisances causées par cette route alors qu'elle  
n'est actuellement à 2 voies.

P.S. Si d'aventure quelqu'un était intéressé par  
ma proposition le petit déjeuner du lendemain lui  
sera offert.

A Rostrven le 10/07/2013

12/10/13



Caroline Anderson,

3 rue KERLAN, 22110 ROSIRENEN

Je suis complètement opposée au projet d'aménagement du déboulement de la route actuelle! Ce sera terrible pour le voisinage et le village. Je redoute l'augmentation des nuisances sonores. Je pense que la route devrait être prévue en dehors de l'agglomération afin que l'impact soit moindre pour les riverains.

Je suis retraitée et j'ai choisi de venir vivre à Rosirenen qui était selon moi une charmante petite ville tranquille.

G. Anderson.

10/07/2013.

M. et Marie READ  
10 rue Marcel SANGUY  
22110 ROSTRENEU.

Nous vivons très près de la route  
proposée par le doublement de la voie  
actuelle. Nous nous mécontentons avec  
cette proposition. Les travaux, les  
nuisances sonores nous affolent et nous  
font peur. Avec des enfants jeunes à  
la maison et la perte de valeur de  
la maison, nous sommes totalement  
opposés à ce projet !

Nous avons quitté l'Angleterre et  
espérons trouver ici une meilleure qualité  
de vie. Mais avec la pollution, le  
bruit, ... Quelle sera la qualité de  
vie pour nos enfants ?

10/07/2013

M. Read.

P. W. Read



M. et Mme FORT

11

4 rue Kerlan

22110 ROSTRENEH

Nous avons acheté notre maison il y a 2 ans nous sommes choqués d'apprendre qu'un des projets de la RN 164 passe au fond de notre jardin !

La nuisance sonore est déjà importante, nous redoutons ce que cela donnera après.

Nous sommes opposés à ce projet à 200%.

La variante sud nous conviendrait plus.

Ma femme, mes enfants et moi-même espérons que notre voix sera entendue.

L'agence immobilière nous avait cependant certifié, lors de l'achat de notre maison, que la route passerait par le trajet variante Sud.

Nous sommes venus à Rostreneh pour nos enfants. La variante "aménagement sur place" sera <sup>au</sup> fond voire même sur notre terrain ! Je suis outrée que au vue du projet, que tant de maisons et de jardins et autres bâtiments puissent être détruits !!

Mr FORT

Mme FORT.



Le 10/07/2013

Le 10/07/2013

PS: création d'une association de défense des riverains (rue SANGUY + rue KERLAN)

Dans la région de Rostrehen le transit routes Nord-Sud pose bien plus de problèmes que le trafic Est-Ouest. Néanmoins la mise à 4 voies tant attendue depuis des lustres constitue pour nous une promesse bienvenue pour peu qu'on nous aide enfin à adapter le réseau aux nouvelles données et aux besoins d'une circulation moderne indispensable à notre développement.

### - Echangeurs :

La recherche de zones sèches paraît évidente mais la position géologique de celui de Lan-Ogé peut générer des venues d'eau - c'est sans doute pour éviter les maquis entre Pont-Douar et Toulezen qu'aucun échangeur n'a été programmé à la jonction D3/N164.

### - scénario 1 - (A.S.P.)

Extraire nos anciens empruntent le piedmont granitique est avantageux du pt de vue topographique mais devient une aberration du pt de vue géologique - Il suit grosso modo le contact nord du granite de Rostrehen et le cortège de marécages et venues d'eau liés à ce contact - il suffit de constater les venues d'eau du parking d'intermarché pour s'en persuader.

La zéolisation et sur tout l'entretien de ce tracé ont été laborieux pendant plusieurs années surtout à l'ouest de Lan Melles (de la gare nouvelle à P.T. Douar) où il a fallu repasser à zéro et mettre des fossés importants d'ordures pour éviter la remontée des eaux.

Envisageons d'élargir ce tracé et gardons cette route en l'état dès lors qu'elle est stabilisée - si l'on fait en plus réajuster et élargir le pont de l'ancienne gare cela va entraîner des travaux supplémentaires -

il me paraît plus sage de retenir les leçons du passé - En clair je suis contre cet aménagement sur place -

### - scénario 3 (Variante Nord)

cette variante plus longue paraît trop inutile pour desservir Rostrehen. En plus des terres agricoles, elle affecte à l'ouest la zone humide de Pont-Douar, Toulezen déjà citée et celle du Couer à l'Est où se trouvent des plantations de peupliers et mériers d'environ 20 ans.

L'échangeur sur la D790, près de chez moi, me détruit au plus un hangar, une écurie et une maison -

Enfin, aucun dispositif de réduction des nuisances sonores n'a été prévu malgré un doublement du trafic actuel et malgré une partie aérienne de cet échangeur de la gare ou au cas où cette solution serait retenue -

ce projet de variante Nord me rebute -

### - scénario 2 - (Variante sud)

ce projet médian me paraît plus raisonnable - Dans la partie proche du contact granite - schistes argilés, il faut toutefois s'attendre à des venues d'eau au moins locales et à des mauvaises terres de terrain jusqu'à sabonnement de la nappe d'eau - Ces problèmes sont gérables sans trop de surcoût tant qu'ils restent locaux.

Par contre, la D23 (Ligison Maël-carhaix Rostrehen via Kerbellée) bien apparente sur la plaquette de synthèse publique au 1/50 000, n'apparaît



→ plus (sans erreur) sur le 10.000 -

Si c'est le cas, il conviendrait de rétablir la continuité de ce tracé au départ tout légèrement vers le sud la 2<sup>e</sup> voie au besoin pour permettre le passage de cet accès au sud de l'hippodrome

On comprendrait mal qu'une piste d'entraînement de chevaux ait pu gêner une modification du tracé de la 4<sup>e</sup> voie et passer avec, joignant deux villes. Il y a quand même plus de monde à circuler sur cette D23 que de chevaux à parcourir la piste d'entraînement - Il devrait être possible de décaler cette piste sans trop de frais pour péage l'intérêt des hommes passe avant celui des chevaux (1)

Le pont prévu au sud de l'hippodrome mériterait d'être assez large pour permettre d'y adjoindre ultérieurement d'autres accès - Adossé à ces collines de granite au sud, la ville de Rostrenen est condamnée à haïr la route qui ou à s'agrandir vers le Nord - Cet accès, appelé à prendre de l'importance, mériterait donc un ouvrage non sous-dimensionné -

Compte tenu de ces suggestions de bon sens, qu'il de veulent constructives l'adhère donc pleinement au tracé proposé pour cette variante sud (en y joignant ces aménagements mineurs / ajustements)

- conclusion

En fait, aucun des 3 tracés proposés ne permet de réduire l'effet barrière sur l'axe St Briac - Quimper (D3 / D790 - ou devrait quand même y gagner en fluidité et sécurité

Par contre, si le projet définitif ne traîne pas trop dans les cartons, le gain sera indéniable pour tout le centre-Bretagne en Est-Ouest, but premier de cette ligne à 2x2 voies de la 164 -

Désormais, la seule façon pour Rostrenen de faire valoir ses atouts logistiques est de faire obliger les versions Nord-Sud et en particulier la D790 St Briac - Quimper (via Ilouray) car le tracé actuel de la ville constitue un vrai parcours à chicane dans tous les sens du terme -

M. Kerjean - 10-07-2013

*M. Kerjean*

(1) Il est convenu qu'après de nouveaux travaux le service rendu à la communauté, en termes de mobilité et d'accessibilité, soit de qualité au moins égale sinon supérieure qu'avant -

Heureusement, sinon, dans le cas contraire, on risquerait de pouvoir dériver plus ou moins vers des entourloupes ou manigances ou même vers le favoritisme le plus abject au détriment de cette communauté -

M. Kerjean - 11-07-2013

*M. Kerjean*

M<sup>re</sup> Le Corré Henri  
8 rue Marcel Saragay.

16

En temps que riverain, et jusqu'ou vous demande  
notre avis sur le future trace de la RN 164, moi je  
ne suis pas d'accord pour l'élargissement de l'actuel  
164 pour cause de nuisance sonore déjà actuel.  
difficulté à dormir; de jour du bruit toute la  
journée dû à la circulation des camions, alors  
qu'il est prévu 30% supplémentaire d'ici  
à 20 ans, mais ce ne sera plus vivable  
même avec talus ou mur anti bruit.

et le fameux pont de la route de Kergrist  
Molou il va falloir le démolir pour le  
rêhausser la route de Kergrist aussi  
par la même occasion, alors comment feront  
nous pour sortir de chez nous.

Quoiqu'il sera décidé ces traces ne sont pas  
fait pour favoriser le commerce Postenois  
déjà mort qui plutard ne sera qu'une  
ville morte.

H. Le Corré



Un nouveau tracé pour la RN166. Un tracé choisi, s'il vous plaît, par le conseil municipal en personne - Robrations ? il facilite la densité des commerces rostrenois - le hic, c'est qu'il n'y a plus de commerces à Rostrenen (le petit centre leclerc familial a même disparu, et d'autres suivront) et l'on décide maintenant de sauver ce qui ne peut plus l'être.

De quelle façon ? en frappant d'alignement un grand nombre d'habitations, de gêner le quotidien d'une population par des nuisances sonores et visuelles - Et la cerise sur le gâteau, ce tracé coûte beaucoup plus cher - Je m'aperçois que les conseillers municipaux habitent bien loin de ce tracé et ne sont donc pas concernés par ces problèmes - Pourquoi n'assistent-ils pas aux réunions publiques pour s'expliquer ? - le comble, une partie des habitants concernés par ce nouveau tracé ne sont au courant de rien - Rien ou peu dans la presse - Aucun concert - l'agrandissement de la route actuelle n'est que pure mégalo-manie.

Sauvons le lieu résidant à Lanhel

Gullion GERARD  
Kerhuél  
22110 Gomenel

agriculteur

Etant Exploitant agricole en production bovine et concerné par le tronçon de Kerbitterien jusqu'à Kerchappelle sur 2 Km. Le doublement de la voie actuelle sur ce tronçon consommerait moins de terre arable et pénaliserait moins l'exploitation en surface et ne hâvergerait pas en travers les grands parcelles labourables comme proposé par les variantes Nord et Sud. Ce doublement étant proposé par le tracé variante Centre donc réalisable

~~W~~

12 juillet 2013.

BAUCHE R Marie Loise  
Kerhuél

Je suis contre la 1<sup>re</sup> Voie traversant une partie de l'agglomération de Rostrenen. Voyageant beaucoup <sup>en e. car</sup> ce serait la 1<sup>ère</sup> fois que je verrais une 1<sup>re</sup> Voie aussi proche d'une ville.

elle  
de = Baucher



SIMON Jean Claude  
2 Rue du Roc (Kenropers)  
22140 Rostroneu

le 12-07-2013

Il y a 20 ans le premier tracé de la "variante sud" passait au sud du transformateur et continuait en ligne droite en évitant, et en passant à une trentaine de mètres <sup>(ou plus)</sup> de l'élevage de pigeons. Pourquoi cette courbe au nord du transformateur si ce n'est pour éviter la piste d'entraînement de chevaux de courses qui ne sert plus depuis plusieurs années. quelque soit le tracé de la "variante sud" la piste sera inutilisable en sa proximité avec la route.

Avec ce nouveau tracé rien n'est prévu pour accéder à l'élevage, alors que la route existante et maintenant dans le premier tracé desservant aussi bien l'élevage que le champ de courses.

Le tracé actuel passe sur le bangax et à moins de 15 mètres des volières. Peut-on imaginer un élevage semi-plein air avec toutes ses nuisances: bruit, pollution, dérangement des animaux la nuit du fait des lumières des phares etc...

~~J.C. Simon~~

Philippe Gabriel

Coarhingue

Rostrenen

agriculteur

18

Vaches laitières

je suis contre le Tracé nord qui vient de nous être proposé -

la ferme serait coupée en deux et la situation deviendrait vite intenable pour les vaches laitières qui pâturent ces parcelles en herbe -

je suis également concerné par le Tracé sud au niveau du transformateur EDF mais je serais moins impacté au niveau surface de Terre perdue.

~~Philippe~~



Monsieur et Madame HELLO Henri

Le Courtil Rault

22170 - PLELO



Objet : projet RN164 sur Rostrenen

Plélo, le 10 juillet 2013

Mesdames, Messieurs,

Agriculteurs à Plélo de 1974 à 2008, producteurs de porcs et de cultures, nous avons en partie, en 1992, délocalisé notre exploitation sur les communes de Kergrist Moëlou et Rostrenen. A l'époque nos 3 enfants étaient en école d'agriculture et notre outil de production n'était pas adapté à leur arrivée éventuelle, domiciliés dans un gros village de la commune, nous avons subi une urbanisation importante.

En 1998 notre fils aîné s'est installé dans le village de Kergrist en Kergrist Moëlou et, à notre retraite en 2009, a repris l'ensemble des terres que nous y exploitions.

La restructuration que nous avons élaboré en 1992 est aujourd'hui mise à mal par un projet routier qui nous amène à nous opposer à ce dernier. En effet, depuis notre délocalisation nous nous sommes efforcés de créer une structure assez compacte pour pouvoir travailler sereinement. Aujourd'hui d'un seul coup de crayon vous allez détruire ou dénaturer une partie de ce que nous avons essayé de construire, à savoir : sur la commune de Rostrenen, la ferme du Couar coupée en diagonale, sur Kergrist Moëlou les parcelles de Kerjoly coupées également en diagonale, les terres de Kergrist et Coat an Bars défigurées. La consommation du foncier consécutif au choix nord nous semble très importante alors que toutes les politiques souhaitent voir ses emprises limitées.

Il est sans doute évident que le Centre Bretagne puisse bénéficier d'une voie rapide, mais il nous semble que la population, les commerces et l'artisanat veulent croire que la voie actuelle aménagée en voie rapide permettrait à ce chef lieu de canton de poursuivre ses activités de vivre et de se développer, malgré sans doute quelques grosses difficultés d'aptabilité. A notre sens, si vous éloigné Rostrenen de la 2x2 voies, la vie économique risque de se déplacer vers Carhaix ou Loudéac, est-ce souhaitable ?

Dans votre présentation, vous allez vers une image de faune sauvage, qu'en sera-t-il des ruraux et de leurs animaux qui ne demandent que le calme ! Votre investissement relativement limité sur ce tracé prend-il en compte tous les détails occultés sans doute sciemment dans votre tracé étude, tels que ses maisons inexistantes sur les plans, ses ponts qu'il vous faudra construire pour désenclaver un certain nombre de sièges d'exploitations pour que bétail et matériels puissent jouir sereinement. Vu le découpage des parcelles coupées et défigurées par vos perspectives avez-vous prévu un nouveau remembrement ?

Le tracé médian semble plus approprié d'autant plus qu'un certain consensus et des propositions des agriculteurs locaux semblent se dessiner sans toutefois s'éloigner beaucoup de la localité, il permet d'autant plus de conserver la route existante pour les sorties et servitudes actuelles, il diminue sensiblement l'emprise agricole et les dessertes qui en découlent.

Voici notre modeste interprétation pour votre enquête, imaginons qu'elle sera prise en compte par vos services qui nous l'espérons sera la voie la mieux disante et la plus consensuelle.

En tant que propriétaires concernés, nous aurions apprécié d'être informés par vos services du déroulement de votre enquête. La démarche de nous prévenir aurait été souhaitable et la bienvenue.

Recevez, Mesdames, Messieurs, nos sincères salutations.

Henri et Odile HELLO

Monsieur et Madame Sébastien HELLO  
Kergreis  
22110 KERGRIST-MOELOU



le 11, Juillet 2013,

*Objet : avis pour la concertation publique RN 164*

Je suis agriculteur avec mon épouse sur l'exploitation de kergreis situé sur la commune de Kergrist-Moelou ou nous sommes installés depuis 1997, sur une reprise de foncier à mes parents. Nous exploitons à ce jour 180 ha de grandes cultures de ventes, cultures légumières et cultures énergétiques.... Nous avons 3 enfants, qui aujourd'hui sont encore jeunes mais qui ont une passion pour les animaux (nous avons un élevage de volailles Label Rouge).

Notre exploitation est très impliquée dans le "tracé Nord", car nous avons 30 ha au Couar qui seront traversés en 2, comment, et par ou passer pour les exploiter par la suite vu les zones humides ainsi que le détour ; à Kergreis siège de notre exploitation, vous le coupez en 2 (environ 30 ha), il manque notre maison d'habitation sur le plan, ainsi que notre unité de méthanisation à la ferme (250 kwa). Ensuite vous nous impactez sur une surface de 32 ha en partant de Coat an Bars pour finir à Kerjolly. Vous omettez de mettre un petit ruisseau affluent du Saint James qui part plus haut que Kerjolly. (Regardez le plan de la situation de mes parcelles avec les différents propriétaires) et comment y accéder plus tard.

Nous avons aussi un réseau de chaleur entre le site de Méthanisation et l'exploitation de - Kerfloch an Dreff pour chauffer l'élevage et les maisons d'habitations (5). Il manque aussi la maison de Mr et Mme Le Goff Yannick près de la route plus bas que Kergreis.

Dans mon cas, comment allez vous me retrouver 20 ha de plan d'épandage, pour épandre mon digestat pour faire fonctionner mon unité de méthanisation, sans parler de toutes les parcelles (92 ha) qui vont être impactés, et les délaissés car aujourd'hui nous travaillons sur de très grandes largeurs (24 m). La terre agricole ne coûte pas cher à détruire, pour faire des routes, sauf que dans moins de dix ans, le monde agricole ne pourra plus donner à manger au monde de " la ville ", car les friches industrielles sont de plus en plus nombreuses et personnes ne fait rien.

La déviation RN 164 demande une réflexion avec les élus locaux, les agriculteurs ainsi que les citoyens concernés de près ou de loin par le tracé, car je pense que le projet actuel mériterait plus d'étude, car il concerne moins d'emprise foncière, mais génère des nuisances auprès des riverains.

Le projet Sud doit pouvoir être modifié en concertation avec les agriculteurs, il pourrait être amélioré sensiblement pour impacter moins de foncier et se rapprocher de la ville de Rostrenea. Sachant que le tracé Nord a un très gros handicap, c'est l'éloignement de l'échangeur pour que les habitants de Rostrenea prennent la 2x2 voies en direction de Carhaix, ils iront plus vite par la vieille RN 164. Aussi pourquoi ne pas faire l'échangeur à Pont Douar pour déservir la route de Quimper qui est déjà toute faite...car des zones humides peuvent se reconstruire ou se déplacer sur un autre secteur. Aussi le fait de passer au Nord de Rostrenea pénalisera le commerce artisanale et économique pour favoriser celui de Carhaix...(c'est peut être une stratégie politique...)

Veuillez recevoir nos sincères salutations











MR CHRISTIAN LEBER

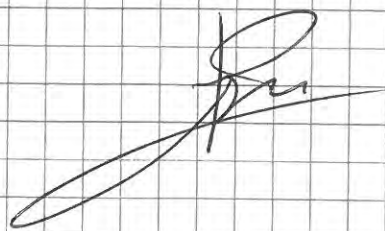
LE 12.7.23

KERFRANÇOIS RESTAURANT

sur le tracé de la voie actuel (ELARGISSEMENT)  
cette variante est terriblement impactante  
pour moi à cause du tracé de substitution

En effet il traverse ma ferme en deux  
sur 1,5 km tout en ayant une expropriation  
de Vaches Loupières (à 30 mètres des bords)  
côté nord de l'actuel 164 il serait préférable  
de passer par KERBAVEL plus proche de Restaura  
et moins impactant pour l'agriculteur

Si le tracé sud devait être retenu pour améliorer  
l'impact sur ma ferme il faudrait passer  
au ras de l'hippodrome et ouvrir la  
voie route au plus près



Mme de Bartz - JOURNAL Brigitte  
 Kerhanel  
 22110 Rostrenay  
 Tel 06.07.26.86.63.

Je suis inquiète du doublement  
 de la voie actuelle. ma maison  
 se trouvant déjà a une vingtaine  
 de mètres. Cette maison est refaite  
 a neuf en 2012 !!!

Vous comprendrez que je suis  
 contre ce projet.

Fait le 12 juillet 2013

~~Je Bartz~~



Mme PHILIPPE Nadine  
Coatrinque 22440 Rostrenen

25

Je dis non à la variante nord

La variante nord (tracé neuf) passerait sur notre exploitation laitière située à Coatrinque à 100m des bâtiments agricole coupant plusieurs parcelles pâturées par nos 65 laitières ce qui entraînerait des nuisances sonores et surtout confinerait nos vaches laitières dans les bâtiments à cause de l'inaccessibilité de ces champs coupés en deux.

→ notre lait deviendrait difficile à produire  
→ notre production serait remise en cause, et notre principal revenu venant du lait produit sur la ferme, nous mettrait dans une situation difficile si on devait arrêter.

fait le 12 juillet 2013

Philippe Nadine

Jean CABAHET

Kergaouanten

22 170

ROSTRONEN.

Aguianthen

Responsable syndical  
Confédération Paysanne

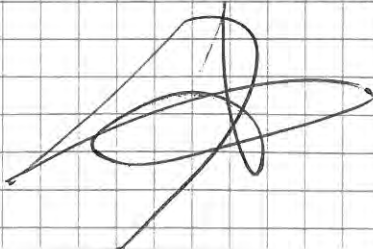
L'amélioration du tracé actuel  
appelé "variant aménagement actuel" doit  
retenir l'attention prioritairement. En effet  
depuis plusieurs décennies, les retours fonciers ont  
été faits à ce sujet. Il convient cependant  
de prendre en compte les remarques et les  
mises à la fois foncière et phénique liées  
aux travaux des voies connexes. Les propositions  
de vouts de déviations, importantes par leur longueur,  
ne sont pas acceptables en l'état et la  
concertation doit donc se poursuivre.

L'impôt foncier permanent sur les  
terres agricoles doit diminuer fortement,  
et ces réflexions émanent non seulement  
du monde agricole mais aussi de plus en  
plus de ceux concernés par le devenir du  
milieu rural.

La Confédération Paysanne remettra son  
avis complet sur le sujet

fait à Rostrenen

le 12.07.13





Monsieur et Madame LE GOFF Yannick  
Kerfloc'h an dreff  
22110 Kergrist Moëlou

le 12 juillet 2013

Objet : avis pour concertation publique RN 164

Je suis agriculteur sur exploitation porcine située à Kerfloc'h an dreff sur la commune de Kergrist Moëlou. Mon exploitation compte à ce jour 450 truies naisseur-engraisseur Label Rouge avec une surface de 180 Ha de cultures destinées à l'alimentation de mes porcs Label.

Notre exploitation est impliquée dans le « tracé Nord » : nous avons une parcelle de 15 Ha qui sera coupée en deux. De plus nous avons avec notre voisin un réseau important de tuyaux enterrés pour l'échange de chaleur sous forme d'eau chaude pour chauffer l'élevage et les 5 maisons d'habitation du village et de lisier pour alimenter la station de méthanisation, réseau qui serait coupé par le « tracé Nord » mettant en péril toute cette organisation écologique.

Notre propre maison d'habitation n'est pas représentée sur ce plan et le « tracé Nord » va longer carrément notre jardin ! Il y aura un impact phonique important à cet endroit vu que que la réalisation sera en hauteur avec un tunnel.

*appelé "variante Nord"*

**Je suis contre le « tracé Nord »** car il a un impact trop important sur l'emprise foncière et il est trop loin de la zone d'activité économique de Rostrenen.

La déviation de la RN 164 demande une réflexion avec les élus locaux, les agriculteurs et toute personne concernée de près ou de loin. Le projet initial a peu d'impact sur le foncier mais génère des nuisances auprès des riverains. La projet Sud peut être modifié pour moins impacter le foncier (en concertation avec les agriculteurs) et le rapprocher de la ville de Rostrenen.

Cordialement

Yannick LE GOFF et sa famille



*Reçu en main le 12/07/2013*

BUGUELIOU Béatrice  
13 Rue Marcel Sanguy  
22 110 Rostrenen.

→ Merci de voir au mieux pour tous les milieux : agricoles ~~et~~ <sup>et salariés</sup>  
→ Le tracé sur la voie actuelle est très nuisible au niveau sonore, pensez aux piétons et aux services commerciaux aux accès } aux vélos, Piétons cyclables ...

→ le tracé nord et sud, ou en fonction des projets de la base Intermarché, nous ne savons pas où elle va être implantée dans 3 ans!!

Elle faut quitter Rostrenen pour aller pour quoi pas du côté de St Caradec, Soudiac, ce sont des supposés donc si vous voulez garder l'emploi dans le secteur adoptez le meilleur tracé!

→ ce n'est pas facile de satisfaire tout le monde -

→ faites-le avec une bonne réflexion sur tous les points de vue :  
: environnement  
: financier  
: emploi .....  
: tourisme

(J'aurais une préférence pour la variante sud, cependant pas assez réfléchi sur le projet)

B. Buguello



Pierre-Yves LE BRAS  
18 Lanhellen  
22110 ROSTRZEN

Je suis riverain au village de Lanhellen à Rostrenen et directement concerné en tant que résidant par le projet de la mise à 2\*2 voies sur ce secteur.

Ce projet à caractère **national** qui a pour but de désenclaver les territoires semble au niveau local **enclaver des riverains de la COMMUNE** (variante aménagement sur place - ASP) malgré les itinéraires de substitution. Quel progrès !!!

Le nombre d'habitations touchées et le facteur humain (nuisances...) ne semblent pas être sujets à réflexion sur le choix de certaines personnes notamment censées représenter toute la population, et amenées à exprimer leurs avis qui pourraient être décisifs.

L'analyse comparative des variantes semble pourtant assez explicite pour ne pas privilégier la variante ASP.

A titre de comparaison pour ce même projet NATIONAL, les exemples de Carhaix, Loudéac, Saint Caradec, Le Moustoir, Saint Gelven, Cléden poher, .....et bien avant Pleyben, Saint Méen Le Grand...qui eux **ont donné lieu à réalisation ne se sont pas faits sur le tracé « historique » de la RN164 en traversant tous les villages possibles à l'abord des agglomérations. Le désenclavement routier et économique y a été prépondérant.** Il semblerait que ce soit le but recherché de cette opération.

**La VARIANTE SUD SEMBLE SE RAPPROCHER LE PLUS DE CE QUI S'EST DEJA FAIT AILLEURS.**

Le **COÛT** de l'ouvrage est un second facteur qui ne semble pas non plus interpellier certains pour les décisions futures. Avec **plus de 10 millions d'euros** sur un coût prévisionnel (donc une évaluation incertaine...) **d'écart** au premier projet le mieux-disant derrière, il n'est peut-être pas négligeable à prendre en compte en cette période de crise que l'on nous rabâche pourtant sans cesse. Il est à espérer que le PAYEUR, qui sera de toute façon le représentant du contribuable y sera sensible et SOIT DECIDEUR.

Au niveau local, je suis très étonné de la demande d'Aménager Sur Place par les élus. En effet, elle est paradoxale au projet couteux d'assainissement collectif proposé par le Conseil Municipal en 2010-2011 et associé à l'essor patrimonial éventuel (projet de lotissement) du village de Lanhellen. Ce choix s'il est surprenant, est pour le moins incohérent (quelques cabinets d'études rémunérés au passage encore.....).

Au niveau des résidants et exploitants et afin d'éviter toute tension entre les personnes directement impactées notamment dans notre village il eût peut-être été préférable d'envisager une proposition concertée de remembrement préalable.

Il est inutile de s'attarder ici sur la dévalorisation engendrée des biens immobiliers attenants au projet.

Pour toutes ces raisons, l'Aménagement Sur Place n'est pas pour moi la solution à retenir.



JÉGOU Rimi

contrainque rostraver

LA VARIANTE NORD SERAI POUR NOUS  
TRÈS PRÉJUDICIABLE POUR NOUS ET  
D'AUTRE PERSONNES DU QUARTIER.

LE NUISANCE SONORE SERAIT  
PERMANENTE, VENT DU NORD, VENT OUEST,  
OU VENT D'EST.

ÉCOLOGIEMENT CETTE VARIANTE NORD FERA  
UNE GROSSE ÉCARTICE DANS LE PAYSAGE  
AINSI QU'UN TRÈS GROS IMPACT SUR LA  
FAUNE SAUVAGE.

~~Y/C~~



THOMAS Jean Marc  
L'Immeuble - Rostrenen

Agence Pléau

37

Tout parole Confédération Paysanne 20

Les points particuliers à retenir :

- protéger les zones herminées
- limiter la consommation de terres agricoles.
- limiter le coût financier pour la collectivité

Les ventes nœud et nœud ont donc ce fossaire compte tenu de l'empire foncier et de la destruction de zones herminées qui ont déjà été fortement impactées par la création de la zone commerciale de Cap Vert. La vente aménagement sur place (terres) a l'avantage d'avoir réuni depuis plusieurs années les revenus fonciers exigés par sa réalisation. Elle préserve aussi au mieux l'attractivité de la ville et des zones commerciales de Rostrenen - Toutefois elle a des inconvénients qui demandent des modifications substantielles pour maintenir la persévérance de certaines exploitations :

- la desserte qui passe à Kerfrances sur la promo de Christian le Beau est à réviser vers Kerbarzel pour limiter la destruction de terres agricoles

- la trace au niveau de Kerbiternon doit être revue pour préserver l'exploitation de Pierre Gobel (particulier + terres) ainsi que celle de Gérard Quillien.

La Confédération Paysanne remettra un avis complet sur le sujet.

Fait à Rostrenen, le 12 juillet 2013



Je soussigné M<sup>r</sup> GESTIN Jean Claude 51 ans et M<sup>me</sup> GESTIN Christine 60 ans, 7 enfants dont 3 à charges, Lara 13 ans, Thibaut 5 ans et Morgane 3 ans demeurant à Tardizen en KERGIST, MOGLOU.

J'ai construit les traces 2x2 voies (Nord et Sud), je trouve cela inacceptable et intolérable de détruire mon exploitation laitière, en traversant des parcelles par le milieu (29 Ha et 13 Ha pour le Nord et 11 Ha et 6 Ha, plus prairies naturelles. Tout ceci fait irriter des zones humides, mais je rappelle le projet de la 2x2 voies étant prévu avant les déclarations des zones humides, le projet de l'ancien tracé 1995, faisait dans mes prairies alouettes, et un peu dans les prairies temporaires.

Je veux qu'on révoit un autre tracé en passant en bordure d'une route communale ou Nationale.

Aujourd'hui, j'ai mis 30 ans à construire mon exploitation avec 80 ha de terres autour des bâtiments pour les 80 vaches laitières. Si les parcelles sont détruites dans le sens de la longueur, quel qu'un payera très cher le préjudice matériel fait à ma exploitation laitière, de plus j'ai un solarié depuis 1999

G. Gustin





Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013



# REGISTRE

Commune de PLOUGUERNEVEL

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





**RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
ROSTRENE (SECTION LOMEVEN - PLOUGUERNEVEL)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**PLOUGUERNEVEL**

**Notice d'information :**

Du 17 juin 2013 au 12 juillet 2013 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 5 communes. Il s'agit de Rostrenen, Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix et Plouguernevel.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Conseil Municipal.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**

1



Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013



**RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
ROSTRENNEN (SECTION LOMEVEN - PLOUGUERNEVEL)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**MAËL-CARHAIX**

**Notice d'information :**

**Du 17 juin 2013 au 12 juillet 2013** se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 5 communes. Il s'agit de Rostrenen, Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix et Plouguernevel.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Conseil Municipal.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**



1

Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013



# REGISTRE

Commune de KERGRIST-MOELOU

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





**RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
ROSTRENEN (SECTION LOMEVEN - PLOUGUERNEVEL)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**KERGRIST-MOËLOU**

**Notice d'information :**

**Du 17 juin 2013 au 12 juillet 2013** se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 5 communes. Il s'agit de Rostrenen, Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix et Plouguernevel.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Conseil Municipal.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**

Je soussigné Marc SINEAU habitant depuis 1995 à - lieu dit ①

Kerc - Kergrist-Rodo - certifie des données suivantes exactes.

— déplacement de la ligne Trés Haute tension A moins de 400m etc sans raison d'habitat. après 2000.

— éolienues à moins de 500m. depuis 2008

— et maintenant un tract nord à moins de 800m !!

Je suis contre la variante Nord, et de plus maintenant est dans l'agro - ditatoire et c'est le tract qui prend le plus de terrains agricoles.

— Et pour finir un tract doit déjà être adopté et valide plus près de Rostrenen.

Marc SINEAU



le 26-06-2013. Je soussigné PHILIPPE Claude. habitant St Lulin 22 110 Kergrist Moëlan. après avoir pris connaissance des différents projets d'aménagement de la RN 164 en 2 X 2 voies. Je trouve aberrant le projet Nord qui n'a d'intérêt que parce qu'il concerne peu de riverains mais ne répond en rien à l'objectif de la 2 X 2 voies que ce soit sur le trafic routier, la distance avec les commerces et entreprises de Rostrenen - Plouguernevel et qui de façon certaine accélèrera le déclin de Rostrenen. la variante aménagement sur place me paraît la plus logique puisque les nuisances existent déjà et que le trafic y restera important même si la 2 X 2 voies est construite ailleurs. le coût supplémentaire de cette option n'est pas si important si ~~avec~~ les autres variantes on rajoute le coût des préjudices criés aux exploitations agricoles et aux habitants concernés sachant que l'ancienne l'actuelle N164 existe toujours.

Philippe



M. Bannec Andre - goats-VEN

2

- Je suis contre la variante Nord car elle détruit beaucoup de tene croisées et de plus en s'éloignant du centre de Roskevey vers la mont du petit commence Roskrevoit - Je suis déjà la RN 164 pourqu'on ne pas la mettre en 2x2 voies "le tracé existe déjà" ?

M. Bannec -

Je 11 juillet 2013, Se soussigné M. PHILIPPE Anthony, habitant Kerbiquet 22110 Kergist-Moëlon.

Suite à votre projet de mise en 2x2 voies de la RN 164, je souhaite vous faire part de mes opinions, car mon objectif est de reprendre, dans environ 5 ans la ferme laitière familiale qui se situe au lieu-dit Koad-Tremk.

Le tracé de la variante nord doit passé juste derrière un bâtiment qui est la stabulation des vaches laitières et ainsi couper les parcelles en herbes qui sont destinées au pâturage des vaches. Il y a aussi des chemins d'accès qui sont utilisés par les vaches mais aussi par les engins agricoles.

Le tracé mettrait en péril le système de pâturage actuel et toute l'agencement de l'exploitation, car le but est de laisser le plus possible les vaches pâturer et non les laisser dans les bâtiments.

J'ai dans l'objectif d'agrandir la ferme avec la création de nouveaux bâtiments qui se situeront sur le tracé de la 2x2 voies, donc cela pourrait bloquer l'agrandissement de l'exploitation agricole.

Le tracé de la variante Sud, traverse également une parcelle exploitée par la ferme familiale qui se situe près du poste EDF et aussi des terres qui appartiennent aux agriculteurs voisins.

De mon point de vue, je pense que le tracé de la variante aménagement Actuel de la RN164, serait la plus adaptée pour le canton de Rostrenem du fait qu'il y aurait du passage dans la ville, car les conducteurs seront plus tenté de s'arrêter dans les Commerces (Boulangeries, pharmacies, supermarchés, stations essence, ...). Alors que la variante Nord et variante Sud dériveront la ville de Rostrenem, donc des commerces.

Pourquoi dévier Rostrenem ? Si c'est pour que les conducteurs gagnent que 1 ou 2 minutes, alors qu'il n'y a qu'entre 4500 et 9300 véhicules qui l'impriment chaque jour. Est ce vraiment utile de créer cette <sup>ou 2</sup> voie de la RN164 ?

position

M. Philippe Anthony ~~Philippe~~

le 11 Février 2013 - M. et Mme CORMIER -

La Demoiselle, Mme Françoise CORMIER, habitant le lieu-dit KERVER & KERBRIST. MOËLOU déclare :

- Nous nous achete l'ancienne ferme SEGU est sommes arrivés en Septembre 2008.
- Peu de temps après notre installation, nous avons eu le parc des éoliennes, dont le plus près se trouve à 500 m de notre habitation.
- Par ailleurs, l'aménagement de la 2x2 voies, tracé Nord à moins de 300 m.
- De plus, il y aura des incidences d'une part sur les terres agricoles, qui diminuent d'année en année, et d'autre part sur les commerces et les entreprises de ROSTRENEM - En éloignant les consommateurs, on fait mourir à petite feu les villes et les villages.
- Personnel ne pas utiliser ce feu existe déjà, et



donc, relever le scénario 1 - RN 164

F. CORMIER

P. Olin

M<sup>re</sup> PINEAU Dominique

Kerver

22110 Kerguist Roëlov.

le 12 juillet 2013

OPPOSÉE à la VARIANTE NORD.

Je vais dans le sens des personnes précédentes :

— occupation des terres agricoles :

\* comment les agriculteurs vont-ils pouvoir combler le manque de surface pour l'épandage ?

\* manque à gagner par un secteur en crise.

— Que va devenir ROSTREVEN ? ?

\* aujourd'hui l'activité économique peine terriblement : le tracé NORD fait mourir cette ville ; même la zone artisanale du CAR VERT ne bénéficie pas de trafic.

\* Un DESERT HUMAIN :

C'est ce que nos jeunes de 1<sup>er</sup> trouvent dans leurs livres de géographie : stupéfiants il faut penser à l'avenir par eux et redynamiser au lieu d'écraser.

Nos jeunes venant peut être dans les prochains manuels :

le Centre Bretonne en essant grâce à la 164. (mais pas du C<sup>te</sup> NORD!!!)

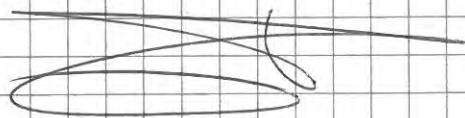
— pour finir par ce qui me  
concerne directement:

Nous sommes sur une zone jusqu'à la  
H- présence, malgré l'implantation  
récente d'une ligne haute tension et  
éclenches.

L'arrivée d'un 202 près de chez nous  
(400m) affecterait terriblement notre  
quotidien (niveau sonore).

J'ai conscience qu'un intérêt privé n'a  
que peu de poids dans la délibération  
finale, mais je tenais quand même à  
préciser ce ~~point~~ point.

Mme PINEAU





je soussigné M<sup>r</sup> GÉSTIV Jean Louis 51 ans et M<sup>me</sup> GÉSTIV  
Christine 60 ans, 7 enfants dont 3 à charges, Jura 13 ans,  
Thibault 5 ans et Marguene 3 ans et demeurant à Toulazen  
en KEAGAIST-MOËLOU

je conteste les traces 2 x 2 voies (Nord et Sud), je  
trouve cela inacceptable et intolérable de détruire mon  
exploitation laitière en traversant les parcelles par le milieu  
(29 ha et 13 ha par le Nord et 11 ha et 6 ha, plus les prairies  
naturelles). Tout ceci pour créer des zones humides, mais  
je rappelle le projet de la 2 x 2 voies était prévu avant  
les déclarations des zones humides, le projet de l'ancien tracé  
1995 ? passait dans mes prairies naturelles et un peu dans les  
prairies temporaires, je veux qu'on revait un autre tracé  
en passant en bordure d'une route communale ou nationale  
Aujourd'hui j'ai mis 30 ans à construire mon exploitation  
avec 80 ha de terres autour des bâtiments pour les 80 vaches  
laitières. Si les parcelles sont détruites dans le sens de la longueur,  
quel qu'un payera très cher le préjudice matériel pour arrêter  
mon activité laitière, de plus j'ai un salaire agricole depuis  
1993.

*Géstiv*





Concertation publique du 17 juin au 12 juillet 2013



# REGISTRE

Commune de GLOMEL

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



**RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
ROSTRENEN (SECTION LOMEVEN - PLOUGUERNEVEL)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**GLOMEL**

---

**Notice d'information :**

**Du 17 juin 2013 au 12 juillet 2013** se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 5 communes. Il s'agit de Rostrenen, Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix et Plouguernevel.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

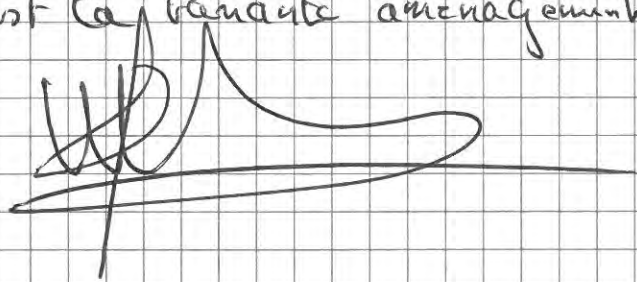
**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Conseil Municipal.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**



Guillion Gerard -  
Kerhuél  
22110 glomel

ETANT exploitant agricole en production bovine et concerné par le tracé de Kerbitterien à Kerchappell sur 2 Km - le doublement de la voie actuelle sur ce tronçon consommerait moins de terre arable et permettrait moins l'exploitation en surface et ne traverserait pas en travers les grandes parcelles labourables. comme proposé par les variantes Nord et Sud. ce doublement étant proposé par le tracé variante centré donc réalisable. => Pas Boviduc la variante centré est la variante aménagement sur place



Guillion Monique  
Ty Coat Lamborn.  
22110 glomel.

La mise à 2x2 voies de la RN 164. aura un impact négatif au niveau de l'habitation (bruit). Vu la proximité de la 164 à l'habitation en 2x2 voies. à l'habitation cela nécessiterait une protection phonique.

Mme Monique guillion

2

CORBIL Rémi  
Kerbitterrien  
22110 Glomel.

Propriétaires de terrains et de Bâtiments    
Kerbitterrien, les tracés road au Sud seraient  
plus envisageables. La desserte du village (sur  
la variante aménagement sur place) serait  
préjudiciable tant sur le plan sanitaire  
que fonctionnel pour cet élevage de poules  
reproductrices.

Glomel le 11 juillet 2013.

Corbill



LE MAITRE Rolande

Croas-Anna

22110 GLOMEL

Exploitation et habitation + location au lieu-dit Croas-Anna sud. Elevage cynicole très sensible l'échangeur à cet endroit nous est très préjudiciable dans toutes les variantes, la route de désenclavement et l'axe St Briec Quimper aussi.

la meilleure solution serait de faire l'échangeur au niveau de l'actuelle route de Quimper mais consommation de terre agricole labouable

Glomel le 11 juillet 2013





## V.10. Avis écrits des collectivités territoriales et locales

----- Message original -----

Sujet: RN 164, aménagement du secteur de Rostrenen Date : Fri, 20 Sep 2013 17:56:25 +0200 De : HERVOUET Gwenael - DDTM 22/MOTDDP/dir <[gwenael.hervouet@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:gwenael.hervouet@cotes-darmor.gouv.fr)>

Organisation : DDTM 22/MOTDDP/dir

Pour : [Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr),

[Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr)

Copie à : HUBY Maryvonne - DDTM 22/UT/Rostrenen/aménagement <[maryvonne.huby@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:maryvonne.huby@cotes-darmor.gouv.fr)>,

morin <[edouard.morin@equipement-agriculture.gouv.fr](mailto:edouard.morin@equipement-agriculture.gouv.fr)>, EVEN Liliane - DDTM 22/SG/PRS/SRIGC

<[liliane.even@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:liliane.even@cotes-darmor.gouv.fr)>, FALLON Gerard - DDTM 22/direction/dir <[gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr)>,

MARTINEAU Michel - DDTM 22/direction/dir <[michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr)>,

BERNARD Joel - DDTM 22/UT/Loudéac/dir <[joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr)>

Bonjour,

vous trouverez ci-dessous des observations portant sur le dossier de concertation relatif à la mise à 2\*2 voies de la RN 164, dans le secteur de Rostrenen.

Compte-tenu des délais de réponse, les analyses sous les angles: bocage et espaces naturels, zones humides, paysages, et activités agricoles notamment n'ont pu être conduites dans ce cadre. Un examen plus complet pourra être développé lorsque sera connu le choix du tracé.

\*\*\*\*\*

- sécurité routière:

le dossier fait état de 6 accidents corporels entre 2006 et 2010 sur la section à aménager, dont un accident mortel en collision frontale sur la déviation de Plouguernevel. Ce bilan est à compléter par un accident corporel en 2011 au droit de Glomel.

La mise à 2\*2 voies avec aménagement de carrefours dénivelés ne peut donc qu'améliorer la sécurité des usagers en limitant les conséquences dramatiques des collisions frontales.

Chaque variante prévoit une aire de repos, la création de cette aire va également améliorer la sécurité et le confort des usagers.

- urbanisme:

Le projet concerne les communes de Glomel (absence de document d'urbanisme), Rostrenen et Plouguernevel. Ces 2 dernières sont couvertes par des documents d'urbanisme qui mentionnent un emplacement réservé au bénéfice de l'Etat, dans la perspective de la mise à 2x2 voies de la RN 164.

Aucune des variantes ne correspond aux tracés des emplacements réservés actuellement mentionnés.

NB: le PLU de la commune de Rostrenen en cours, est proche du terme, il appartiendra à la commune de faire figurer la variante SUD dans son document définitif si celle-ci est retenue.

- paysage:

Variante SUD: L'impact du giratoire et de l'aire de repos créés aux lieux-dits Croix Anna-Kermabjean (proche RD 87) sera sensible. Une analyse particulière du paysagiste-conseil de la DREAL et/ou de la DDTM sera utile pour une insertion optimale du projet.

- déplacements "doux":

Les rétablissements du tracé de la voie verte (tronçon de l'itinéraire européen vélodessée atlantique), sont peu lisibles à l'échelle des tracés des variantes actuelles.

Ils devront être sécurisés.

Remarques et questionnements diverses, analyse d'ouest en est du plan:

- Le chemin rural de desserte des lieux-dits Kerbiterrien - Tremalvezen est-il maintenu?

- Secteur Hippodrome Quenropers

La présence de l'élevage de pigeons situé sur la parcelle cadastrée YM 028 n'est pas signalée, cet élevage est directement impacté par le tracé.

- La voie communale n°48 (Toulhuit-Quenropers) est régulièrement inondée, les voies de substitution créées devront intégrer la problématique eaux pluviales.

- Rond Point du Faouedic Rostrenen (dit de Saint-Brieuc) Divers bâtiments existants côté EST RD 790 sont impactés par la variante Sud et non signalés sur le plan, et dans la brochure de consultation.

Bonne réception,

--

Gwenael HERVOUET

Responsable de la Mission Observation du Territoire, Développement Durable et Paysages Direction

Départementale des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor

02 96 75 66 74

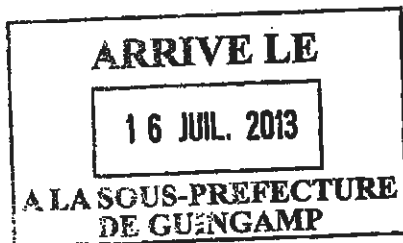




REÇU LE

16 JUIL. 2013

|  |  |
|--|--|
| <p align="center"><b>COMMUNE DE MAËL-CARHAIX - 22340</b></p> <p><b>Conseil municipal du vendredi 12 juillet 2013 à 20 h</b></p>  | <p align="center">DREAL/IST</p> <p align="center"><b>Délibération n° 13.12.07.01</b></p>               |
| <p><b>Date de convocation : 04.07.2013</b><br/> <b>Nombre de membres en exercice : 18</b><br/> <b>Présents : 14 ; Absents : 4 ; Pouvoirs : 2</b></p>   | <p align="center"><b>Vote - Pour : 11 (9+2)</b><br/> <b>Contre : 5</b><br/> <b>Abstentions : 0</b></p> |
| <p align="center"><b>Objet : Projet d'aménagement de la RN164. Dossier de concertation. Avis sur le projet.</b><br/> <b>Variante Sud</b></p>   |  |
| <p align="center"><b>Classification « actes » : Domaines et compétences par thèmes -8.4 : Aménagement du territoire</b></p>  |  |
| <p>Par délibération du 17 mai 2013 (n° 3), le conseil municipal avait approuvé les modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN 164 - section Lomeven-Plouguernével.</p> <p>Ces modalités de concertation prévoyaient une réunion publique, laquelle s'est déroulée le 17 juin dernier à Rostrenen et la mise à disposition, dans les mairies concernées par le projet, d'un exemplaire du dossier de concertation et d'un registre destiné au recueil de l'expression des habitants.</p> <p>M. le Préfet de Région informe, par courrier en date du 7 juin 2013, que ces modalités telles que présentées initialement ont été validées par l'ensemble des communes consultées et seront ainsi mises en œuvre.</p> <p>Par courrier en date du 31 mai 2013, il rappelle que la concertation publique se déroulera du 17 juin au 12 juillet 2013 et que pendant cette période, chacun pourra s'informer sur le projet et exprimer son avis.</p> <p>Il transmet également un dossier de concertation, sollicitant l'avis de la Commune sur le projet.</p> <p>Monsieur le Maire expose donc aux membres du conseil municipal, invités à prendre connaissance du contenu du dossier, les trois variantes de tracé proposées après analyse de leur impact sur le territoire à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la variante « aménagement sur place »</li> <li>- la variante Sud</li> <li>- la variante Nord</li> </ul> <p><b>Le conseil municipal, ainsi informé et après en avoir délibéré :</b></p> <p>✓ émet un avis favorable sur le projet d'aménagement de la RN 164, privilégiant la variante Sud (11 voix), les 5 autres voix s'étant portées en faveur de la variante « aménagement sur place ».</p> |  |



Le Maire,  
Michel HENRY





Commune de ROSTRENEN

**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE ROSTRENEN**

REÇU LE  
- 2 AOUT 2013  
DREALIST

|                              |                   |
|------------------------------|-------------------|
| <b>Nombre de membres :</b>   | 27                |
| <b>Nombre de votants :</b>   | Présents : 18     |
|                              | Procurations : 09 |
| <b>Date de convocation :</b> | 11 juillet 2013   |

L'an deux mille treize, le 1<sup>er</sup> juillet à 20 h 00,  
Le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni à la Mairie de ROSTRENEN en séance publique sous la Présidence de Monsieur Jean-Paul LE BOÉDEC, Maire de Rostrenen.

**ETAIENT PRESENTS :**

Jean-Paul LE BOÉDEC – Brigitte LE GALL - Alain ROLLAND – Marie-Françoise SALAÛN - Christian GAUTIER - Annick LE MEHAUTE - Albert REGAN – Claude LE FUR - René NICOLAS – Gilbert LESCOAT – Michèle LE GARREC - Anne METAYER (née LE BOURGE) – Odile PERRAULT - Marie-Christine LE FUR – Isabelle LE GUILLOU – Christian LYSIMAQUE - Ange HERVIU – Pierre LE GOFF

**PROCURATIONS :**

Daniel CORNEE à Odile PERRAULT  
Armel LE NAGARD à Christian GAUTIER  
Jacky LE COZ à Marie-Christine LE FUR  
Hervé GUILLOUX à Michèle LE GARREC  
Myriam DAVID à Annick LE MEHAUTE  
Bernard DANREE à Christian LYSIMAQUE  
Micheline DELUGEARD à Pierre LE GOFF

**ABSENTE EXCUSEE :**

Denise QUARCK

**Secrétaire de séance :** Claude LE FUR

\*\*\*\*\*

**Objet :**  
**Avis du Conseil Municipal sur le tracé de la RN 164 dans le cadre de la concertation préalable**

Vu l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, qui prévoit l'organisation d'une concertation préalable dans le cadre du futur tracé de la RN 164 pour sa mise en 2x2 voies,

Vu le déroulement de la période de concertation qui a eu lieu entre le 17 juin et le 12 juillet 2013,

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, Maël-Carhaix, Plouguernével et Rostrenen.



Le projet s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN 164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne (RN 12) à Châteaulin (RN 165).

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. À cette fin, l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet, présente 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.

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- Informer largement l'ensemble des publics concernés par le projet.
- Écouter les avis de chacun. En effet, aujourd'hui l'ensemble du projet n'est pas arrêté : tout avis aidera au choix de la variante et à la conception de l'aménagement routier, qui pourra tenir compte des enseignements tirés de cette concertation préalable.
- Dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement. Les questions posées et les avis émis lors de cette concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et faciliteront les prises de décisions du maître d'ouvrage (Etat).

Dans le cadre de cette concertation, chaque commune concernée est amenée à donner un avis sur le choix du tracé à privilégier par l'Etat.

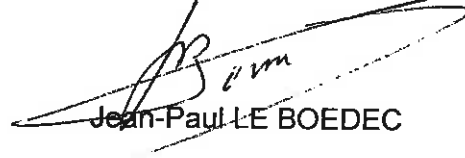
**Le Conseil Municipal,  
Après en avoir délibéré,  
DONNE L'AVIS SUIVANT :**

**VOTE à la majorité relative pour l'aménagement sur place du futur tracé de la RN 164**

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <b>Pour l'aménagement sur place</b> | <b>13</b> : Brigitte LE GALL - Alain ROLLAND - Annick LE MEHAUTE - Daniel CORNEE - Michèle LE GARREC - Hervé GUILLOUX - Odile PERRAULT - Isabelle LE GUILLOU - Bernard DANREE - Christian LYSIMAQUE - Micheline DELUGEARD - Ange HERVIOU - Pierre LE GOFF          |
| <b>Pour la variante sud</b>         | <b>12</b> : Jean-Paul LE BOÉDEC - Marie-Françoise SALAÜN - Christian GAUTIER - Albert REGAN - Claude LE FUR - René NICOLAS - Gilbert LESCOAT - Armel LE NAGARD - Anne METAYER (née LE BOURGE) - Marie-Christine LE FUR - Jacky LE COZ - Anne METAYER (née LE PARC) |
| <b>Pour la variante nord</b>        | <b>0</b>   |

Madame Annick LE MEHAUTE fait savoir qu'elle ne connaît pas la position de ~~de~~ Myriam DAVID pour laquelle elle a procuration, par conséquent elle demande que sa voix de soit pas prise en compte dans le vote.

Le Maire de ROSTRENEN

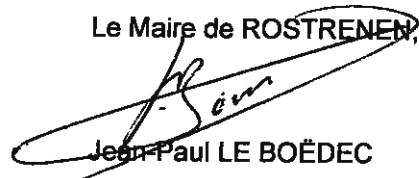
  
Jean-Paul LE BOEDEC

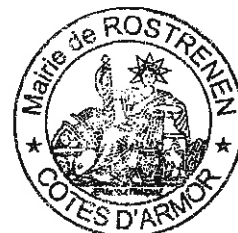


Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Sous-Préfecture de Guingamp le 30 juillet 2013 et de la publication le 30 juillet 2013.

Fait à Rostrenen, le 30 juillet 2013

Le Maire de ROSTRENEN,

  
Jean-Paul LE BOEDEC





# EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

## DU CONSEIL MUNICIPAL DE

### PLOUGUERNEVEL

**L'an deux mille treize**  
**Le vingt et un Août à vingt heures**

Le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de Monsieur GUEGUEN Alain, Maire

Date de convocation : 9 août 2013                      Date d'affichage : 9 août 2013

- PRESENTS : GUÉGUEN Alain - LE YOUDEC Guy - HAMON Stéphane - PASCO Monique - BAQUER Jean-Pierre – QUERO François - PHILIPPOT Marie-Christine - JANNIN Véronique - HINAULT Hubert - LE GOUËZ Pierre - LE GUELLEC Abel - LE CAM Mickaël - DERRIEN André - CARSIN-AMIRY Sophie - LOUCIF Maleck - THOMAS Dominique
  
- ABSENTS : Madame GUILLOUX Patricia donne procuration à Mr LE GOUEZ Pierre  
Monsieur LE LOUARGANT Yves donne procuration à LE GUELLEC Abel  
Monsieur FANIC Jean-Luc s'absente à compter de 20h10

Formant la majorité des membres en exercice

Madame JANNIN Véronique a été élue secrétaire.

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| <b>Membres en exercice</b>  | 19          |
| <b>Présents</b>             | 16          |
| <b>Votants</b>              | 18          |
| <b>Adopté à l'unanimité</b> |             |
| 17                          | Voix pour   |
|                             | Voix contre |
| 1                           | Abstentions |

#### **2013-106- PROJET AMENAGEMENT RN 164 AVIS SUR LE PROJET.**

L'aménagement de la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen s'inscrit dans le cadre d'aménagement global de la RN164. Les principaux objectifs de ces travaux portent surtout sur la mobilité pour tous, la mobilité, la dynamique du territoire tout en préservant l'environnement humain et naturel. De ce fait trois scénarios sont proposés :

- 1) Variante aménagement sur place : soit un tracé élargi de la voie actuelle : impacte très peu 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.
- 2) Variante sud : influe moins sur le milieu naturel du territoire, par contre 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
- 3) Variante Nord : C'est celle qui évite au maximum les impacts sur le milieu humain, mais c'est aussi celle qui impacte 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.

Au vu de ces éléments, Monsieur le Maire demande à l'assemblée d'émettre des remarques ou des réflexions ainsi qu'un avis sur les tracés proposés.

Après avoir délibéré, voix pour : 16, 1 abstention, le conseil Municipal,

- 4) Le conseil Municipal confirme sa position initiale 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 chères que le scénario 1 (tracé élargi de la voie existante)

Acte certifié exécutoire après transmission  
en sous-préfecture de Guingamp  
et publication le 27 aout 2013

Pour copie conforme  
Le Maire  
GUÉGUEN Alain





REPUBLIQUE FRANCAISE  
 DEPARTEMENT  
 COTES D'ARMOR

EXTRAIT DU REGISTRE  
 DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

De la commune de KERGRIST MOELOU

Séance du 27 juin 2013

L'an deux mil treize, le 27 juin à vingt heures

| Nombre de conseillers |    |
|-----------------------|----|
| - en exercice         | 15 |
| - présents            | 8  |
| - votants             | 8  |
| - absents             | 7  |
| - exclus              | 0  |

Le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel des ses séances sous la présidence de Mme Martine CONNAN.

**Etaient présents :**

Mesdames et Messieurs, CONNAN Martine, JEGOU Michel, MANAC'H Joël, TRUBUILT Dominique, LE CORRE Laurent, LE GOFF Patrick, HELLO Sébastien, STEPHAN Yves.

**Etaient absents :** LIOT Laurent, CADIOU Thierry, LE GOFF Christine, THOMAS-HENAFF Martine, PERROT Alain. DEGIOANNI Françoise, MAUFFRAY Pierrick.

Monsieur Laurent LE CORRE a été nommé secrétaire

Date de convocation  
 17/06/2013  
 Acte rendu  
 exécutoire  
 Par transmission en  
 Sous Préfecture le  
 04/07/2013  
 Et Publication le  
 04/07/2013

**Avis SUR RN164**

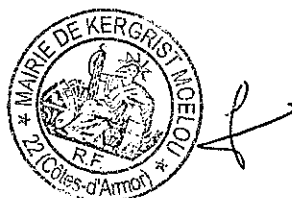
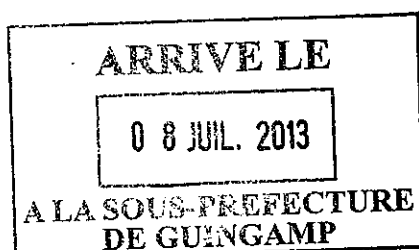
Madame le maire informe l'assemblée qu'actuellement une enquête publique est en cours du 17 juin au 12 juillet concernant l'aménagement de la RN 164.

La commune de Kergrist Moelou étant concerné par un trajet, les plans sont consultables en mairie.

Après avoir délibéré, le conseil municipal

- Rejette le tracé Nord, variante s'implantant sur la commune de Kergrist Moelou et empiétant sur de nombreuses parcelles agricoles et il n'apparaît pas de desserte suffisantes au niveau de Rostrenen.
- Variante SUD -Demande une modification au niveau de l'hippodrome et de la centrale EDF.
- Emet un avis favorable à l'aménagement central car cela semble être la solution la plus appropriée pour desservir ROSTRENEN.

Pour extrait certifié conforme  
 Le Maire



**EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE GLOMEL**



| Membres du Conseil Municipal   |             |                                   |
|--------------------------------|-------------|-----------------------------------|
| Afférents au Conseil Municipal | En exercice | Ayant pris part à la délibération |
| 14                             | 14          | 10                                |
| Date de la convocation         |             |                                   |
| 23 août 2013                   |             |                                   |
| Date d'affichage               |             |                                   |
| 23 août 2013                   |             |                                   |

L'an deux mil treize, le 4 septembre le Conseil Municipal de GLOMEL, dûment convoqué, s'est réuni en **session ordinaire**, à la Mairie, sous la présidence de Gérard CORVELLER, Maire.

Présents : Christophe LE DANTEC ; Marie-Elise JAFFRE ; Christophe LE QUERE ; Jeannette SENTINIES ; Eliane ROUVREAU ; Fabienne PERROT ; Gérard CORVELLER ; Michel JAN ; Hubert THOMAS ; Jean-Yves BERNARD ;  
Absents/Excusés : Marie-Christine QUILLEROU ; Pascal SERBON ; Stéphane MESTRIC ; Olivier BOTREL ;  
Secrétaire de séance : Fabienne PERROT

**9.1 : Projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.  
(Délibération n°2013/09/09)**

Le maire rappelle que la période de consultation sur ce projet, organisée du 17 juin au 12 juillet 2013 est terminée. Durant cette période, chacun a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis par l'intermédiaire d'un registre. Le maire précise qu'il convient de donner un avis sur le projet avant le 13 septembre 2013.

Trois scénarios sont proposés pour l'aménagement de la RN164 en 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen :

- **L'aménagement sur place (tracé élargi de la voirie actuelle)** : peu d'impact sur le paysage et pas de création de coupures nouvelles dans le parcellaire agricole, mais des itinéraires de substitution seront à prévoir pour les véhicules interdits sur la voie express. C'est la variante dont le coût est le plus élevé.
- **La variante Nord** : c'est celle qui évite au maximum les impacts sur le milieu humain, mais c'est celle qui affecte le plus les zones humides et qui consomme le plus de terre agricoles.
- **La variante Sud** : elle influe moins sur le milieu naturel et se situe entre la variante nord et la variante aménagement sur place. Son coût est de l'ordre de celle de la variante nord.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal donne un avis favorable, à 9 voix contre 1 pour la variante Aménagement sur place, au scénario proposé dans la variante Sud qui présente plusieurs avantages : solution qui influe le moins sur le milieu naturel, visibilité de la desserte des zones d'activités de Rostrenen, un coût similaire à la variante nord et moindre que celle de l'aménagement sur place.

Le Maire,  
Gérard CORVELLER.

*Acte rendu exécutoire après transmission en Sous Préfecture  
le 9 septembre 2013.*







Le Président du Conseil régional de Bretagne  
Prezidant Kuzul-rannvro Breizh

Affaire suivie par :  
Den a bled gant an afer :

**Direction de la Mobilité et des Transports**  
**Service de l'Accessibilité, Stratégie et Logistique**  
Personne chargée du dossier : *LETENDRE Evan*  
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire et  
routière

Tél. : 02 99 27 14 19

Courriel : [evan.letendre@region-bretagne.fr](mailto:evan.letendre@region-bretagne.fr)

Monsieur Patrick STRZODA  
Préfet de la Région Bretagne  
Préfecture  
3 avenue de la préfecture  
35026 RENNES Cedex 09

Rennes, le **07 OCT. 2013**

→ **Référence** à rappeler dans toutes vos correspondances  
N° : n° 7569/DIMOTRA/SASLOG/EL

Objet : Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 31 mai 2013, vous me faites part de l'organisation, par les services de l'Etat, de la concertation publique programmée du 17 juin au 12 juillet 2013 relative au projet d'aménagement de la RN164 au droit de Rostrenen et sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur ce projet.

Le dossier de concertation afférent, annexé à votre courrier, nous a permis d'analyser les trois variantes proposées et ainsi de mesurer l'impact de celles-ci sur le territoire traversé.

Concernant le choix de la variante, nous sommes en adéquation avec l'analyse comparative réalisée qui montre nettement que la variante « aménagement sur place » présente des impacts plus défavorables (milieu physique et naturel, habitat / nuisances sonores et urbanisme) que les variantes nord et sud. Parmi ces deux variantes, la variante sud nous apparaît comme celle qui impacte le moins l'activité agricole (27 ha contre 31 ha pour la variante nord) et qui présente un tracé en faveur du développement économique du secteur.

Pour chacune des variantes, le dossier de concertation présentait également une analyse multicritère des échangeurs associés. Concernant les propositions d'échangeurs de la variante sud, l'échangeur B « La Faouédic » situé à l'est apparaît, au vu de l'analyse multicritère, nettement plus favorable que celui de « Kerauffret (échangeur A) » et fait également apparaître un fonctionnement plus lisible pour les usagers du fait de sa proximité du tracé de 2x2 voies « variante sud ». Concernant, le choix d'un échangeur à l'ouest du tracé, les solutions A et B, respectivement « Croaz Anna » et « Kermadjean », semblent moins impactantes et plus lisibles que l'échangeur C « Toulazen ». La poursuite de la concertation permettra probablement de faire émerger une solution d'échangeur satisfaisante.

Enfin, à ce stade du projet et sur l'ensemble du périmètre étudié, il semble nécessaire de continuer à rencontrer les riverains et professionnels du monde agricole ou économique afin de tendre vers un projet optimisé qui satisfera le plus grand nombre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations très distinguées.



Pierrick MASSIOT



**CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE**

283, avenue du Général Patton  
CS 21101 - 35711 RENNES CEDEX 7  
Tél. : 02 99 27 10 10 - Fax : 02 99 27 11 11  
[www.bretagne.fr](http://www.bretagne.fr)

**KUZUL-RANNVRO BREIZH**

283, bali ar Jeneral Patton  
CS 21101 - 35711 ROAZHON CEDEX 7  
Pgz : 02 99 27 10 10 - Plr : 02 99 27 11 11  
[www.rannvro-breizh.fr](http://www.rannvro-breizh.fr)



Chambre d'agriculture  
des Côtes d'Armor

Service territoire, économie  
et environnement

☎ 02 96 79 22 12

CB/MCL

Dossier suivi par : Catherine Baudet

Objet : RN 164 Rostrenen

Avis de la Chambre d'agriculture

Monsieur le Préfet  
Préfecture des Côtes d'Armor  
BP 2370

22023 ST BRIEUC cedex

Plérin, le 11 septembre 2013

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé pour avis le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen. Ce projet comporte plusieurs variantes que nous avons étudiées avec les exploitants agricoles de ce secteur.

Ainsi qu'il est précisé dans le dossier, le parti pris d'aménagement consiste à soumettre à la concertation les familles de variantes les plus abouties, ce qui conduit vos services à proposer 3 variantes.

Vous trouverez ci-dessous les observations et réserves que nous émettons sur ce projet.

### **1. Concernant la variante Nord**

D'ores et déjà, nous vous indiquons que la variante Nord ne peut recevoir notre assentiment. En effet, elle présente selon nous le maximum d'impacts agricoles :

- fort impact dans le parcellaire agricole,
- délaissés fonciers importants entre la nouvelle voie et l'ancienne (Kerbiterrien, Kermabjean),
- démembrement d'exploitations agricoles.

Aussi, nous sommes défavorables à la variante Nord.

### **2. Concernant les deux autres options (variante sur place et variante Sud)**

Ces deux variantes appellent un certain nombre d'observations de notre part dans les secteurs suivants :

#### • **Secteur de Kerbiterrien/Keruel**

Il existe une exploitation avicole au Nord de la RN actuelle et une exploitation laitière à Keruel.

##### 1-Rétablissement de la voie entre Kerbiterrien/Kermarquer

Nous souhaitons, dans ce secteur, que l'option de desserte retenue entre Kerbiterrien/Kermarquer soit celle proposée dans la variante Sud car elle réutilise les voies existantes et n'enclave pas le bâtiment avicole au Nord de la route. A l'inverse, la voie de rétablissement de la variante sur place est beaucoup plus consommatrice d'espace et enclave l'exploitation de Kerbiterrien privant celle-ci de toute possibilité d'évolution.

##### 2-Variante Sud/Délaissé parcellaire entre la nouvelle et l'ancienne voie

L'espace important entre la nouvelle voie et l'ancienne voie crée un délaissé conséquent, préjudiciable à l'exploitation laitière de Keruel. Il faut donc, à notre sens, rechercher une solution évitant ce délaissé, ce que permet l'option sur place.



- **Echangeur de Kermabjean**

L'importance de cet échangeur et son positionnement nous interpellent pour les raisons suivantes :

- il existe plusieurs sites d'exploitations agricoles dans ce secteur : exploitations avicoles, exploitation cunicole, exploitation de veaux de boucherie de part et d'autre de la RN 164 ;
- les terres du secteur de Kermabjean sont de bonne qualité ;
- la voie de raccordement à la route de Quimper emprunte la voie D 87. Cette voie, à la différence de la route D 3 actuelle, n'est pas adaptée au trafic et nécessitera un élargissement ainsi qu'un giratoire au raccordement avec la RD 3.

Cette option est très consommatrice de terres agricoles et impacte les exploitations. Par ailleurs, une aire de repos vient compléter le dispositif dans ce secteur.

Nous souhaitons que l'option d'un échangeur à Pont Douai/La Grenouillère permettant un raccordement à la RD 3 éloigné des exploitations et des terres agricoles soit examinée.

Il est précisé dans le dossier de concertation que « *les enjeux techniques et environnementaux ont amené à déplacer le point d'échange vers Quimper sur la RD 87* ».

Si les enjeux liés aux zones humides ou à la protection de la biodiversité sont importants, ils ne doivent pas devenir les seuls critères d'appréciation des impacts d'un projet de cette importance et occulter les autres impacts, notamment économiques.

L'existence de terres en friches, non exploitées entre Pont Douar et La Grenouillère, permettant l'implantation d'un échangeur et son raccordement à la RD 3 nous semble être une option à étudier.

- **Secteur de Toulazen/Entrée de Rostrenen**

C'est dans ce secteur que les variantes Sud et sur place diffèrent le plus pour la partie agricole.

1-La variante sur place présente un moindre impact agricole dans ce secteur et évite l'effet de coupure des exploitations laitières du secteur. Dans cette variante, la voie de substitution devra être étudiée afin de réutiliser la voirie existante :

- possibilité de traversée de Lanhellen sous la voie ?
- reprise du réseau existant plutôt que de créer une voie au Nord du hameau de Lanhellen dans le parcellaire.

2-La variante Sud coupe le parcellaire des exploitations, notamment l'exploitation laitière de Toulazen. Si la variante Sud devait être retenue, des solutions foncières devront être recherchées particulièrement dans ce secteur ou toute autre solution permettant un accès adapté, cheptel et engins agricoles de part et d'autre de la future RN 164 (ex : boviduc...) permettant un aménagement efficace de cette exploitation laitière coupée en deux. Par ailleurs, la courbure de la voie Sud crée un certain nombre de délaissés dans le parcellaire agricole (Kerbiterrien, Kerbellec, secteur de l'Hippodrome). Les voies existantes doivent être réutilisées.

- **Concernant l'aménagement foncier**

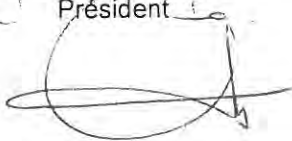
Pour résorber les dommages causés aux exploitants agricoles, je souhaite qu'il soit fait application de l'article L123-24 du code rural dans l'acte déclaratif d'utilité publique permettant la réalisation d'aménagements fonciers lorsque des ouvrages sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles.

Par ailleurs, je souhaite que les possibilités de réserve foncière soient mises en œuvre afin de compenser les exploitants impactés.

En conclusion, la variante sur place avec les réserves émises ci-dessus nous semble être la solution de moindre impact pour les exploitations agricoles, sous réserve de réexaminer l'emplacement de l'échangeur de Kermabjean, de réutiliser les voies existantes pour éviter les délaissés agricoles.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN  
Président





M. le PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE  
Direction régionale de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 5 septembre 2013

Objet: projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Rostrenen  
Dossier suivi par M. Pierre-Alexandre POIVRE.

Monsieur Le Préfet,

Vous m'avez invité à participer à la consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Rostrenen et je souhaite tout d'abord vous en remercier.

Après avoir pris connaissance des documents fournis, mon point de vue, en tant que représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest, est de soutenir le scénario 2 (ou variante sud) qui m'apparaît comme un compromis équilibré des impacts sur les milieux naturels, sur le paysage, sur l'habitat et sur la desserte des zones d'activité de Rostrenen. D'un point de vue budgétaire, ce scénario est également favorable.

Par contre, la sécurité étant une des préoccupations majeures de l'ACO, je m'inquiète des répercussions liées à l'application de l'écotaxe (désormais au 1er janvier prochain) qui va inéluctablement entraîner une augmentation du trafic de véhicules poids-lourds sur la RN 164. En effet l'aménagement de cette voie va demander 6 à 8 ans avant d'être opérationnel et pendant toute cette période la sécurité va largement être dégradée.

Par suite, je ne peux qu'espérer que le délai de réalisation soit réduit au maximum.

Vous souhaitant bonne réception,

Veillez recevoir, M. Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Ph QUINTIN  
Psd Départemental  
ACO Côtes d'Armor



**DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE  
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU KREIZ BREIZH**

| Nombre de membres |            |
|-------------------|------------|
| Titulaires        | Suppléants |
| 36                | 36         |

| Nombre de votants |             |
|-------------------|-------------|
| Présents          | Procuration |
| 28                | 0           |

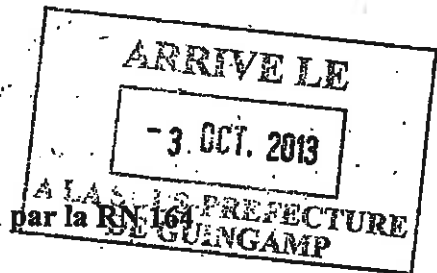
| Date de la convocation |
|------------------------|
| 17 septembre 2013      |

Acte rendu exécutoire après transmission en Sous-Préfecture le 2 octobre 2013

et publication le 2 octobre 2013

L'an deux mille treize, le 26 septembre à 20 heures,  
Le Conseil Communautaire dûment convoqué, s'est réuni à la Cité Administrative de Rostrenen en séance publique sous la Présidence de Monsieur Jean-Yves Philippe, Président en exercice.

**PRESENTS** : Jean-Yves Philippe – Annie Ollivier – Gérard Corveller – Fabienne Perrot – Jean-Yves Le Guyader – Christian Henneteau – Martine Connan – Joël Chevalier – René Le Pré – Roland Convers – Christophe De Quelen – Jean-Yves Connan – Michel Henry – Marie-José Ferçoq – Michel Bouguennec – Henri Le Naou – Eric Charroy – Monique Pasco – Gwénaëlle Trubuilt – Daniel Fraval – Jean-Paul Le Boedec – Christian Gautier – Georges Galardon – Gilbert Le Lépvrier – Michel Le Bars – Jean Quéré – Claude Bernard – Eric Bréhin



**Avis sur les projets de contournement de Rostrenen par la RN164**

Le Président expose que l'aménagement de la RN164 en 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de cet axe routier d'une longueur de 162 kms.

A ce jour, 98 kms ont été aménagés, 21 sont en cours de travaux et le solde fait l'objet d'études ou de programmations.

Afin de répondre à la nécessité de modifier la route actuelle, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement soumet à la concertation 3 scénarios :

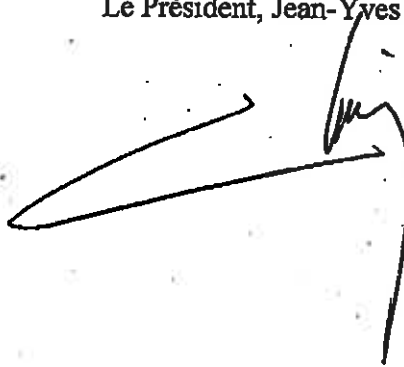
- Une variante d'aménagement de l'existant qui impacte peu le paysage et facilite la desserte des parcs d'activités communautaires. Ses inconvénients majeurs sont d'augmenter les nuisances sonores, en particulier en zone urbaine, d'avoir le coût le plus élevé et de multiplier les itinéraires de substitution engendrant une élévation des temps de parcours.
- Une variante sud, dont l'influence est la plus faible sur le milieu naturel, qui modifie peu les habitudes de desserte des riverains et donne une bonne lisibilité aux parcs d'activités. Il s'agit, sur d'autres niveaux, d'une solution intermédiaire dont les impacts négatifs en termes d'habitat, d'attractivité du trafic .... se situent entre les deux autres options.
- Une version nord qui s'écarte au maximum des zones agglomérées et procure donc peu de nuisances sonores proches des zones habitées. En revanche, elle est très consommatrice d'espace agricole, impacte fortement le bocage, capte le moins de trafic et ne donne aucune visibilité aux parcs d'activités. Son coût est comparable à celui de la variante sud.

Le Président invite le conseil à se prononcer sur le choix proposé.

Le Conseil Communautaire,  
Après en avoir délibéré,

Se prononce en faveur du projet de contournement et desserte à 2x2 voies de la RN 164 au niveau de Rostrenen tel que figurant dans la variante SUD par 27 voix pour et une voix pour la variante aménagement de l'existant, sous condition que la variante choisie soit, à l'ouest du lieu-dit Kerbiterrien en Glomel, ramenée au niveau de l'axe actuel.

Le Président, Jean-Yves Philippe

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes, positioned below the printed name of the President.



**DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU  
G.I.P PAYS CENTRE OUEST BRETAGNE**

|                |
|----------------|
| <b>Membres</b> |
| 43             |

|                         |                    |
|-------------------------|--------------------|
| <b>Membres présents</b> | <b>Procuration</b> |
| 19                      | 6                  |

|                            |
|----------------------------|
| <b>Date de convocation</b> |
| 3 septembre 2013           |

|   |                          |
|---|--------------------------|
| <b>Acte rendu exécutoire transmis à la Sous-Préfecture le</b> | <b>30 septembre 2013</b> |
|---|--------------------------|

L'An deux mille treize, le vingt-cinq septembre s'est réuni le Conseil d'Administration du G.I.P du Pays du Centre Ouest Bretagne, sous la présidence de Michel MORVANT.

**COPIE**

Présents :

Pierrot BELLEGUIC ; Michel BOUGUENNEC ; Jean Yves CRENN ; Christian DERRIEN (x2) ; Christian GAUTIER ; Michel HENRY ; Hervé IRVOAS ; Jean JAFFRENNOU ; Louis KERSULEC ; Marie-France LE BOULC'H ; Joël LE CROISIER ; Jean-Pierre LE FUR ; Yvelise LE GARS ; Annie LE VAILLANT ; Marie-Annick LEGRIS ; Michel MORVANT ; Bernard SALIOU ; Gwénaëlle TRUBUILT.

Excusés :

Daniel CREOFF ; Georges GALARDON ; Didier GOUBIL ; Alain GUEGUEN ; Jean René JONCOUR ; André LE CORRE ; Gilbert LE GALL ; Michel LE GALLO ; Yves LE GOFF ; David LE SOLLIEC ; Monsieur le Président du Conseil Général des Côtes d'Armor ; Pierre MANAC'H ; Cécile NAY ; Jean-Yves PHILIPPE ; Christian TROADEC ; Jean-Jacques TROMILIN.

Procurations :

Jean-René JONCOUR ; André LE CORRE ; Michel LE GALLO ; David LE SOLLIEC ; Cécile NAY ; Jean-Jacques TROMILIN.

**Avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 – contournement secteur de Rostrenen**

Une concertation publique s'est déroulée du 17 juin au 12 juillet 2013 sur le projet d'aménagement de la RN 164 pour le secteur de Rostrenen, période durant laquelle chacun pouvait s'informer et exprimer son avis sur le sujet.

Les modalités de concertation telles que présentées initialement ont été validées par l'ensemble des communes consultées.

Le Préfet de Région par courrier du 17 juin 2013 demande l'avis du Pays Centre Ouest Bretagne.

Monsieur Le Président expose aux membres du Conseil d'administration, invités au préalable à prendre connaissance du contenu du dossier, les trois variantes de tracé proposées, à savoir :

- la variante « aménagement sur place »
- la variante Sud
- la variante Nord

Le Conseil d'administration,  
Après en avoir délibéré,  
A l'unanimité

Approuve le projet d'aménagement de la RN 164 privilégiant la variante Sud

Michel MORVANT  
Président



**ARRIVE LE**

**- 2 OCT. 2013**

**SOUS-PREFECTURE  
DE BUNGAMP**

Saint-Brieuc, le

27 SEP. 2013

REÇU LE  
- 2 OCT. 2013  
DREAL/IST

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne  
Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement de  
Bretagne  
Service IST  
3 avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 9

références 2013/13929  
service DID  
poste 02 96 77 32 34

Monsieur le Préfet

Par courrier en date du 31 Mai 2013, vous avez souhaité nous faire part de la mise en œuvre d'une concertation publique, relative à la mise à 2 x 2 voies de la Route Nationale n° 164 (RN 164) sur le secteur de ROSTRENEN, pour la période du 17 juin au 12 juillet 2013 et dont l'organisation s'inscrit conformément aux règles d'Urbanisme applicables à ce jour.

Le dossier de concertation annexé à votre courrier précise ainsi la teneur et les objectifs de ce projet d'aménagement, pour lequel vous sollicitez un avis du Conseil général.

Les réponses pouvant être apportées sur les aspects techniques des propositions d'aménagement envisagées pour chacune des variantes que sont l'aménagement sur place de la RN 164, la variante Nord et la Variante Sud, sont déclinées au sein de l'annexe spécifique jointe au présent courrier.

D'un point de vue plus général, et au regard de la politique agricole départementale, sur laquelle s'appuie l'ensemble de nos actions en la matière et des enjeux de développement et de vitalité de nos territoires ruraux qui y sont liés, je serai très attentif au même titre que les élus locaux, à ce qu'un tracé Sud (tel que pouvant être priorisé à l'issue de l'analyse multicritères sous les volets financier, environnemental et humain), s'inscrive, au fur et à mesure de l'avancement des études détaillées de ce projet, dans une réelle recherche d'optimisation de la consommation des terres agricoles.

Il me semble tout aussi important, à l'instar des actions en direction des riverains communément menées, d'instaurer une concertation étroite avec les institutionnels et les représentants de la profession ainsi qu'avec les exploitants directement concernés par ces aménagements, ce qui constituera, sans nul doute, un gage de réussite de cette future réalisation.

Conseil  
Général





Je sais pouvoir compter sur votre collaboration pour asseoir ainsi un climat de confiance et une réelle volonté d'obtenir un consensus local le plus abouti sur ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Claudy Lebreton', with a horizontal line underneath.

**Claudy LEBRETON**

## PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

### ANNEXE TECHNIQUE

S'agissant des aspects techniques des propositions d'aménagement, plusieurs remarques et observations se référant à notre avis du 1<sup>er</sup> mars 2013 peuvent être apportées, voire confirmées.

Ce dossier relatif au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 au niveau de ROSTRENEN est présenté sous forme de trois variantes, se positionnant au Nord de l'agglomération de ROSTRENEN, dénommées Sud, Nord et ASP (aménagement sur place).

Au vu des caractéristiques données à ces trois variantes, l'aménagement sur place semble pouvoir être écarté, l'analyse multicritères présentée au dossier de concertation lui étant nettement défavorable par rapport aux deux autres options.

Aussi, pour les variantes Nord et Sud, l'impact sur le réseau départemental doit être considéré plus particulièrement au regard des six axes concernés que sont d'Ouest en Est les R.D. n° 87-3-23-31-790 et 49. Toutes ces voies devront donner lieu à un rétablissement de continuité des liaisons. Il en est ainsi notamment pour la R.D. n° 3 (réseau A), constituant l'axe SAINT BRIEUC – QUIMPER (itinéraire vert), classée voie à grande circulation et empruntée par les Transports Exceptionnels qui dispose de caractéristiques techniques et structurelles en adéquation avec sa fonction de transit.

Sur la base des propositions d'aménagement des variantes Nord et Sud, et à ce stade d'avancement des études, les positionnements des points d'échanges constituent des enjeux importants d'irrigation des territoires qu'il y a lieu d'examiner plus spécifiquement.

#### **Pour le secteur Ouest :**

Pour la variante sud, trois hypothèses de positionnement d'un échangeur ont été ciblées, à savoir «Croaz Anna», «Kermabjean» et «Toulazen».

Pour la variante Nord, deux options d'échangeur ont été étudiées à «Croaz Anna» et «Kerdristo».

Si le positionnement d'un échangeur à « Croaz Anna » **pour la variante Nord** pourrait être la solution à envisager au regard des critères de comparaison environnementale et socio-économique établies au dossier de concertation, la réflexion pour la variante Sud doit être approfondie.

En effet, s'agissant de **la variante Sud**, un échangeur complet sur la R.D. n° 87 actuelle à « Croaz Anna » constituerait a priori pour les habitants de ce secteur une gêne importante en termes d'habitat et de nuisances sonores, ce qui a particulièrement été souligné par les personnes présentes ayant assisté à la réunion de présentation du 17 juin 2013 à ROSTRENEN, alors que l'impact constaté sur les terres agricoles leur a semblé moins prégnant. La création récente d'une Association de riverains de la RN 164 vient encore appuyer ce fait.



Par ailleurs, la R.D. n° 87, faisant partie à ce jour du réseau B départemental, il y aura nécessité pour permettre le franchissement de la déviation de mettre aux normes la section de de la R.D. n° 87 sur environ 1 km afin qu'elle assure la continuité d'un réseau A (R.D. n° 3 – GLOMEL – ROSTRENEN).

Cette nouvelle donnée impliquera également d'adapter le classement entre ces deux sections de voies départementales. De plus il conviendra d'appréhender aussi les conséquences d'aménagement de cet axe au point de jonction avec la R.D. n° 3 et le franchissement du canal.

La solution d'un échangeur à « Kermabjean », positionnement intermédiaire entre « Croaz Anna » et « Toulazen », permettant d'assurer la captation des trafics des R.D. n° 87 et R.D. n° 3 dans de bonnes conditions, s'inscrit comme une solution plutôt favorable, ayant un moindre impact sur les milieux physiques et zones humides, en dépit d'une consommation des terres agricoles assez importante, mais dont la classification et la qualité ne s'avèrent pas de bon niveau.

Quelle que soit la solution qui sera privilégiée entre « Kermabjean » et « Toulazen », il y aura lieu de prévoir, pour cette variante Sud, un réaménagement du carrefour « ancienne RN 164 » /R.D. n° 3.

Il est à noter que pour assurer la continuité de la future R.D. n° 2164, au niveau du raccordement de LOMEVEN, l'itinéraire emprunte des voies communales des territoires de GLOMEL et PAULE, d'où la nécessité d'un déclassement de l'ex RN en VC sur ce secteur.

### **Pour le Secteur Est :**

Chaque variante présente deux hypothèses de points d'échanges. Les échangeurs de « Kérauffret confortent une répartition avantageuse des échanges avec l'ex RN 164 tout en permettant de valoriser la présence et l'usage de l'aire départementale de covoiturage de « La Ville Louis », sans cependant assurer pleinement une lisibilité des échanges avec la R.D. n° 790 du fait de l'éloignement du raccordement à la R.D. n° 790. Par ailleurs ils présentent l'inconvénient d'augmenter le linéaire futur de voirie départementale à entretenir, mais aussi d'impacter les espaces agricoles de façon importante.

L'échangeur de « la Garenne »(variante Nord) mais aussi l'échangeur de « la Faouedic » (variante Sud) contribuent à des échanges privilégiés avec la R.D. n° 790 tout en assurant une lisibilité certaine à l'accessibilité à la commune de ROSTRENEN ainsi qu'aux zones d'activités présentes sur ce secteur aux abords de la R.D. n° 790, tout en étant moins consommatrices d'espaces agricoles.

Il est cependant à noter la difficulté que pourra représenter pour la variante sud, la réalisation d'un échangeur à « la Faouedic », au regard du grand nombre de riverains impactés sur leur habitat et des nuisances qu'ils pourront être amenés à subir.

Afin d'assurer les continuités du réseau départemental sur ce secteur Est, les dispositions suivantes devront être adoptées :

- R.D. n° 31 : la voie devra être rétablie afin de continuer à assurer la liaison KERGRIST -MOËLLOU – ROSTRENEN,
- R.D. n° 49 : la voie devra être rétablie et son franchissement actuel de la déviation de PLOUGUERNEVEL devra être doublé pour continuer à assurer la liaison PLOUGUERNEVEL – PLOUNEVEZ-QUINTIN.

En complément, sur les aspects techniques des propositions d'aménagement telles que présentées au dossier de concertation, il nous semblerait important, à ce stade de considérer la variante Sud comme la solution de compromis la plus intéressante en s'appuyant sur les observations suivantes :

- cette solution présente pour une longueur équivalente aux autres variantes, des caractéristiques géométriques et de confort adaptées à une deux fois deux voies supportant notamment un trafic élevé de poids lourds (croissance attendue du fait de l'exonération de l'éco-redevance),
- elle crée moins d'impact sur le milieu naturel traversé,
- elle se rapproche au plus près de l'APSI (Avant Projet sommaire d'Itinéraire) de 1995 et réutilise en grande partie l'emplacement réservé au PLU de ROSTRENEN,
- elle permet d'aménager et irriguer le territoire, au travers des échangeurs de « la Faouédic » à l'Est et « Kermabjean » ou « toulazen » à l'Ouest, tout en donnant à l'ex RN 164 un véritable rôle d'itinéraire de substitution,
- elle présente des impacts liés à l'habitat (nuisances sonores) ainsi que sur l'environnement principalement dans le secteur de l'hippodrome,
- elle assure une meilleure captation du trafic et assure une meilleure desserte des zones d'activités, vecteur d'attractivité pour les entreprises,
- et est moins consommatrice d'espaces agricoles (27,3 ha) que la variante nord (31,1 ha).





Côtes-d'Armor

# Confédération Paysanne

Syndicats pour une agriculture paysanne  
et la défense de ses travailleurs

Membre de la Coordination européenne Via Campesina et de la Via Campesina

REÇU LE

19 SEP. 2013

DREAL/IST

DREAL de Bretagne  
Service Infrastructures sécurité et transports  
Préfecture de la région Bretagne  
3 av de la préfecture  
35026 RENNES CEDEX 09

Saint-Brieuc, le 10 septembre 2013

## Avis de la Confédération paysanne 22 sur la mise en 2 x 2 voies de la RN 164

La Confédération Paysanne se prononce pour le projet aménagement sur place ( ASP ) :

- L'impact et les nuisances sur les exploitations agricoles est moindre dans ce cas.  
Pour limiter l'impact sur les exploitations et les parcelles, il est préférable de rogner en bordure des voies existantes et donc en bordure de champ.
- La valeur agronomique de sols utilisés dans le projet ASP est très inférieure à celle des autres projets.
- Au sud de Kerbiterrien, il y a un écart dans le cas de la variante sud qui n'est pas compréhensible par rapport à l'ASP.
- Les exploitations de Toulazen, de Kerfrançois, et de Quenroppers sont fortement mutilées dans le projet de la variante sud et dans des terres de bonne qualité, alors que, dans le projet ASP, seules les routes de desserte locale peuvent impacter mais de manière moindre.

Il convient cependant de revoir le projet de desserte locale au niveau de Kerfrançois dans le cas de l'ASP.

A l'est de Croix Julou, rien ne s'oppose à reprendre le projet sud.

Dans tous les cas de figure, nous sommes opposés au tracé nord, très consommateur de foncier.

..../

Il y a un risque, à terme, d'une urbanisation forte aspirée par la proximité et la vitrine d'une voie rapide (exemple Loudéac) si il avait une réalisation comme la variante sud ou nord, avec de nouvelles consommations foncières au détriment du maintien et du développement de la ville de Rostrenen.

La réalisation de l'ASP doit comporter des travaux de protection phonique importants afin de limiter au maximum les nuisances aux riverains.

Les estimations financières, avec les différences ne sont pas significatives ( + ou - 10 %). (exemple de Saint-Caradec où le coût de la réalisation s'est envolé par rapport au projet initial.)



Direction Interdépartementale des Routes  
Ouest

Service de l'Exploitation

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

Nos réf. : 2013-08-24 N164

Vos réf. : Dossier de concertation publique

Affaire suivie par : Loïc Le Poulichet

Tél. 02 99 33 47 87 – Fax : 02 99 33 47 72

Courriel : [PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr](mailto:PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr)

Rennes, le

10 sep 2013

**Avis de la DIR ouest**

**RN 164 – Dossier de concertation**

**Mise à 2x2 voies Aménagement du secteur de  
Rostrenen**

Cet avis fait suite au courrier du préfet de la Région Bretagne, du 31 mai 2013 sollicitant les services de l'État, les collectivités locales et associations sur la phase des études préalables de la déviation N164 à Rostrenen entre le hameau de Loméven à l'ouest et à Plouguernevel le hameau de Kermaudez à l'est.

Le dossier remis présente l'opération au stade de la concertation publique. Il s'attache à définir les grands principes d'aménagement à 2x2 voies de la N164, sur environ 16 km, et propose trois variantes raccordant les deux extrémités existantes à 2x2 voies.

La première variante dite « aménagement sur place » modifie le profil en travers du tracé existant. Elle est complétée par trois projets d'itinéraire de substitution.

La deuxième est dite « variante nord » et la troisième « variante sud ».

Les 3 variantes prévoient 2 positionnements d'échangeurs, l'un à l'ouest raccordé à la RD87 (St Brieuc), l'autre à l'est raccordé à la RD790 (Quimper).

Quelle que soit la solution retenue, la DIR Ouest confirme l'amélioration, en terme de sécurité routière, attendue par la suppression des carrefours à niveau de cette section. Le projet est établi suivant les instructions de l'ICTAAL 2000 pour un tracé routier de type L2.

A ce niveau d'étude, l'avis global sur les trois variantes porte plus précisément sur les aspects de sécurité et d'exploitation. Il est complété de demandes préalables aux phases suivantes de l'avant-projet.

**- Les échangeurs**

Pour une meilleure lisibilité de la route par les usagers, nous préconisons de favoriser la réalisation des échangeurs type « losange à lunettes ».

Ce type d'aménagement est le plus favorable à la lutte contre les prises à contre-sens.

Les bretelles de sortie et d'entrée devront être conçues pour offrir une visibilité suffisante aux entrées et sorties selon les prescriptions de l'ICTAAL.

Les profils en travers des bretelles devront respecter les 6 mètres de large en absence de dispositifs de retenue et 6 mètres 50 en présence de dispositifs de retenue sur les 2 rives. Cette configuration permet le fonctionnement de ces bretelles en cas de véhicules en panne ou pour l'exécution de tous les travaux d'entretien.

#### **- Signalisation directionnelle**

Ce projet d'aménagement se situe au carrefour de la liaison verte Quimper vers St Brieuc prévu au schéma directeur de signalisation directionnelle empruntant la RD15 puis la RD3 en sortant de Quimper et se raccordant sur la RN164 au PR92+938.

Il serait souhaitable d'intégrer dans les phases ultérieures d'étude la modification du schéma directeur qui devra prévoir une liaison verte entre ces deux agglomérations par la RN165 jusqu'à l'échangeur d'Ar Pouilhot puis par la RN164 jusqu'à la RD790.

#### **- Statut de la voie et voie de substitution**

Le statut de route express pour être homogène avec l'ensemble du réseau de la RN164 sera une route à accès réglementé sur la N164. Réglementairement, le statut pourra être proposé dans le cadre de l'enquête publique pour être intégré dans le décret de la décision ministérielle.

Une voie de substitution sera donc à envisager pour permettre la circulation des véhicules lents non autorisés précisés à l'article 5 de l'arrêté de 1967. La largeur de chaussée pourra être de 6m ainsi dimensionnée pour permettre de faire face à la mise en œuvre de déviation de type S en cas d'accidents graves ou dans les phases d'entretien lourd de chaussée.

S'agissant d'un report de trafic sur ces itinéraires, il conviendra de veiller à ce que l'utilisateur puisse bien percevoir le changement de statut de la voie empruntée tout comme la séparation physique et visuelle avec la N164 (masque paysager, balises, ...).

La variante itinéraire de substitution intermédiaire nous semble à privilégier dans la solution « aménagement sur place (ASP) », dans notre approche d'exploitant .

#### **- Equipements de la route**

Du fait de la présence d'animaux de grande faune nous souhaitons la pose de clôture pour animaux sauvages afin de leur limiter les possibles traversées de la section courante.

Nous sommes favorables à la solution nécessitant le moins d'obstacles latéraux et le moins de dispositifs de retenue pour les isoler. De ce fait la solution ASP devrait à priori être la moins favorable.

Nous avons bien noté la présence d'une aire de repos sur l'itinéraire. Elle est d'autant nécessaire pour l'utilisateur que ce sera pour l'heure, la seule aire de repos/service entre la N12 à St Gilles et la N165 à Châteaulin. Elle pourra servir pour les deux sens de circulation. L'importance de circulation des poids lourds sera à prendre en considération pour le nombre d'emplacement de stationnement de ceux-ci.

#### **- Tracé**

Suite à nos échanges avec la maîtrise d'ouvrage, nous avons bien noté que cet aménagement sera le lieu de rencontre de deux profils en travers type distincts existants sur l'itinéraire de la N164. A priori, sa modulation devrait varier à proximité de l'échangeur Est qui correspond à la fin de l'itinéraire St Brieuc - Quimper.



Des orientations complémentaires seront données dans la phase ultérieure afin de mieux définir les équipements envisagés qui participeront à faciliter l'entretien tout en assurant une meilleure sécurité des agents.

– **Domanialité**

En ce qui concerne les règles de domanialité des ouvrages d'art, elles suivront les principes de propriété de l'ouvrage d'art au gestionnaire de la voie portée.

Le domaine de l'Etat intégrera également les bretelles jusqu'à la limite du raccordement avec le réseau secondaire.

L'ancienne RN, n'ayant plus vocation à recevoir la circulation du réseau national, sera déclassée. La décision sera intégrée à l'arrêté de la DUP. Dans le cas des solutions nord ou sud, elle gardera la fonction de voie de substitution. Suivant le trafic restant, elle pourra être recalibrée suivant les règles du guide « Aménagement des routes principales » du SETRA (ARP).

– **L'exploitation**

Pendant la phase travaux, la solution de l'aménagement sur place, si elle est retenue nécessitera une implication forte du centre d'exploitation de Rostrenen. Il sera nécessaire d'étudier le renforcement en personnel et en matériel pendant la phase de réalisation de ce projet.

Le district est par ailleurs peu favorable à la variante nord qui éloigne le siège du CEI de la RN164.

**Conclusion :**

Du point de vue de l'exploitant de la RN 164, les éléments du dossier ne nous permettent pas de privilégier une solution par rapport à l'autre sur le plan sécurité puisque toutes respecteront les normes ICTAAL.

La solution d'ASP a priori nous paraît moins intéressante sur le plan des équipements du fait d'une présence vraisemblable plus importante d'obstacles latéraux à isoler, et de la gêne occasionnée assez longue en phase d'aménagement avec une implication forte du personnel d'exploitation.

En outre, elle génère la construction d'écrans acoustiques nombreux qui constituent autant d'équipements à entretenir par la DIR Ouest.

Le chef du service exploitation



Daniel Picouays

**Copie à :**

District de Saint-Brieuc

CEI de Rostrenen

SEM

IST-DMOI-AB-A193



PREFET DES CÔTES D'ARMOR



DIRECTION DEPARTEMENTALE  
DE LA COHESION SOCIALE  
DES CÔTES D'ARMOR

St Brieuc, le 2 juillet 2013

**Mission Protection des Publics**  
Suivi Administratif : Soizic Le Pallec  
Tel : 02.96.62.83.73

Le Directeur Départemental  
de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor

à

Monsieur le Préfet de Région  
Monsieur Michel CADOT  
**PREFECTURE DE LA REGION  
BRETAGNE**  
3 Avenue de la Préfecture  
35026 RENNES Cédex 09

N/réf. : MPP 312 HM SL  
Objet : Recueil d'avis – Aménagement de la RN 164

Monsieur le Préfet,

J'ai bien reçu votre dossier de concertation sur le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen et je vous en remercie.

Je tiens toutefois à vous informer qu'il n'y a pas de réserve particulière à émettre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Directeur Départemental,  
L'Inspecteur,

Hélène MAZENS

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA COHESION SOCIALE

**ACCUEIL** : 1 RUE DU PARC – BP 2232 – 22022 SAINT BRIEUC CEDEX 1 - TEL. : 02.96.62.08.09 – FAX : 02.96.33.77.07

**ADRESSE POSTALE** : PREFECTURE DES CÔTES D'ARMOR – DDCS – 1 PLACE DU GENERAL DE GAULLE – CS 32370 – 22023 SAINT-BRIEUC CEDEX 1





AMV

Association de Mise en Valeur  
de Lan-Bern et Magoar Penvern



ESPACE  
REMARQUABLE  
DE BRETAGNE

Réserve naturelle  
régionale  
de Lan-Bern  
et Magoar Penvern



Rostrenen, le 11 juillet 2013,

**Objet : Avis sur le projet de mise en 2x2 voies de la RN 164, dans le cadre de la concertation publique.**

Madame, Monsieur,

Suite à l'examen du dossier de concertation du projet de mise en 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen, il apparaît que le diagnostic faune-flore est bien insuffisant, le contexte écologique non pris en compte. Ceci m'amène à quelques remarques, souhaits et propositions.

### **1. L'inventaire faune-flore-habitats.**

L'inventaire faune-flore-habitats est parfois très insuffisant.

A titre d'exemple, l'étude chiroptères est très incomplète, en raison de la méthode d'inventaire choisie. Les points d'écoute sont peu nombreux (14 points d'écoute de 6 min) et concentrés sur deux secteurs de moins d'1 km de large, alors que le futur tracé fera environ 16 km. Pour chacune des trois variantes du futur tracé, au maximum un seul secteur de moins d'1km a été étudié sur une seule nuit. Il n'est ainsi pas surprenant que seulement deux espèces de chauve-souris aient été détectées, dont une très commune (*Pipistrellus pipistrellus*) et une commune (*Pipistrellus kuhlii*). Aucune conclusion ne peut être tirée de l'étude chiroptères quant aux espèces présentes sur la zone d'étude et encore moins quant à la quantité de chauve-souris et quant aux secteurs les plus fréquentés et les plus impactés. Cet état de fait est surprenant, sachant que toutes les espèces de chauve-souris françaises sont protégées au niveau national et inscrites à l'annexe 4 de la Directive Européenne « Habitats-Faune-Flore ».

Si la réalisation technique de l'inventaire faune-flore-habitat est de la responsabilité du bureau d'étude, le maître d'ouvrage détient la responsabilité d'être exigeant quant aux études menées.

### **2. La non-prise en compte des enjeux écologiques.**

#### *2.1. La non prise en compte de l'inventaire faune-flore-habitats.*

Bien que parfois insuffisant, l'inventaire faune-flore-flore-habitats permet néanmoins de localiser certaines espèces rares et/ou protégées de plantes et d'animaux. Il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de prêter attention au diagnostic écologique, or l'inventaire est insuffisamment pris en compte par le projet dans le choix des trois variantes du futur tracé. Là aussi à titre d'exemple, le cas de la loutre est clairement négligé. La loutre d'Europe est protégée en France, inscrite sur les annexes 2 et 4 de la Directive Européenne « Habitats-Faune-Flore » et fait actuellement l'objet d'un Plan National d'Action. La région de Rostrenen est avérée comme étant un des bastions historiques de la loutre et comme un secteur où ses effectifs sont les plus importants en Bretagne. Trois ruisseaux ont été identifiés comme utilisés par cette espèce, or :

- Sur la variante sur place, la présence de l'espèce n'est pas du tout prise en compte.
- Sur les variantes Nord et Sud, la présence de l'espèce sur le Doré est totalement ignorée.



AMV



ESPACE  
REMARQUABLE  
DE BRETAGNE

Réserve naturelle

régionale  
de Lan-Bern  
et Magoar Penvern



## Association de Mise en Valeur de Lan Bern et Magoar Penvern

D'une manière générale, l'inventaire écologique met en avant la présence d'espèces d'intérêt patrimonial. Soit la présence de ces espèces est ignorée, soit l'aménagement de passages à faune est prévu, mais il ne tient pas compte du type d'espèces et de leurs modes de déplacement respectifs.

### 2.2. La non-prise en compte du **SRCE**.

La trame verte et bleue est l'un des projets phares du Grenelle de l'Environnement. A l'initiative du Ministère, la DREAL Bretagne en collaboration avec la Région Bretagne coordonne l'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Le SRCE vise à maintenir ou à reconstituer un réseau d'échanges sur les territoires pour que les espèces animales et végétales puissent communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer. **Ce schéma doit être pris en compte lors de la réalisation de projets de l'Etat, des collectivités territoriales** et de leurs EPCI. Les projets doivent préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que leur mise en œuvre est susceptible d'entraîner (article L371-3 du Code de l'environnement).

Le SRCE est en cours de rédaction, mais le résultat des travaux collectifs montre d'ores et déjà **l'importance du secteur de Rostrenen pour les continuités écologiques à l'échelle régionale**. Sur le site internet de la trame verte et bleue en Bretagne (<http://www.tvb-bretagne.fr/> « espace membre), se trouve une carte en cours de construction sur laquelle il apparaît clairement que le secteur de Rostrenen est à la fois un réservoir de biodiversité, mais surtout **LA zone de circulation principale des espèces entre les deux grands réservoirs de biodiversité bretons au Sud et au Nord de la région**.

Il est ainsi impensable que la DREAL, maître d'ouvrage, et la Région Bretagne, co-financeur, ne soient pas exemplaires sur la prise en compte de l'importance écologique de ce secteur dans le SRCE, dont elles coordonnent elles-mêmes l'élaboration. Une certaine logique interne des actions de l'Etat et de la Région est ici plus qu'indispensable, en investissant particulièrement sur ce secteur pour le maximum d'aménagements de protection de la faune et la compensation exemplaire des dégâts engendrés.

### 2.3. La non-prise en compte de la Réserve Naturelle Régionale, Espace Remarquable de Bretagne.

La Réserve Naturelle Régionale de Lan Bern s'étend sur 75 ha au Sud de la partie Ouest du tracé. Réservoir de biodiversité et site d'accueil pour de nombreuses espèces rares et protégées de plantes et d'animaux, la limite nord de la réserve 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 RN 164 coupe les axes de déplacement des espèces sauvages.

La présence de la réserve n'a pas été prise en compte dans l'étude faune-flore, puisque la méthodologie n'a pas été adaptée à la présence de la réserve. Par exemple, aucun point d'écoute chiroptères n'a été fait à proximité, un seul point d'écoute avifaune et les prospections entomologique et herpétologique n'ont pas été plus approfondies à proximité.

La présence de la réserve n'a pas non plus été prise en compte dans l'aménagement proposé des trois variantes, puisqu'un seul passage à faune de nature inconnue est prévu à proximité.

L'enjeu écologique régionale que représente la RNR de Lan Bern impose une prise en compte plus importante de son existence par des inventaires complets et des propositions d'aménagements conséquents pour limiter les perturbations dues au passage en 2x2 voies et pour compenser les dommages occasionnés.





AMV



ESPACE  
REMARQUABLE  
DE BRETAGNE

Réserve naturelle  
régionale  
de Lan-Bern  
et Magoar Penvern



Association de Mise en Valeur  
de Lan Bern et Magoar Penvern

### 3. Souhails et Propositions.

A ce stade du projet, il est souhaité que les projets de tracés des différentes variantes s'appuient sur un inventaire faune-flore-habitats plus complet, que cet inventaire soit pris en compte, ainsi que la présence de la RNR et l'importance écologique du secteur pour la continuité écologique régionale, notamment en regard du SRCE.

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. Ces aménagements doivent prendre en compte les différents types de déplacements des espèces. Des passages à faune beaucoup plus nombreux doivent être envisagés, ainsi que des passages spécifiques adaptés aux différents types d'espèces, petites ou plus grosses, aquatiques, terrestres ou volantes, etc., doivent être programmés. Ils devraient être complétés par des aménagements visant à inciter les espèces à emprunter ces passages.

François Simont, pour l'AMV.

[http://www.journal-officiel.gouv.fr/association/index.php?ctx=eJxtzE1OwzAQQOE5SpUNiwplZuzODztA6gEQeysKp q0U4uIYTtsYNejEiRexYf3ovTfBeIX3PMCxLGSF9wm4s9Vrq0HLfas4P3Wu59i\\*5dClz\\*1RzG05z7p9vPy0v9293j\\*Wj1O6\\*poM0wp6InckDY1BzRTWTDaJHUY0uSh6RV6INNBAaRaMQ3TwSc9wA7SBh3SCqoK\\*hXyHRhNeDoyCTiglCOl\\*a8WuagA\\*wC\\*b3PV8\\_&cref=4&ACTION=reset&JRE\\_ID=Bretagne/C%C3%83%C6%92%C3%82%C2%B4tes-d%27Armor](http://www.journal-officiel.gouv.fr/association/index.php?ctx=eJxtzE1OwzAQQOE5SpUNiwplZuzODztA6gEQeysKp q0U4uIYTtsYNejEiRexYf3ovTfBeIX3PMCxLGSF9wm4s9Vrq0HLfas4P3Wu59i*5dClz*1RzG05z7p9vPy0v9293j*Wj1O6*poM0wp6InckDY1BzRTWTDaJHUY0uSh6RV6INNBAaRaMQ3TwSc9wA7SBh3SCqoK*hXyHRhNeDoyCTiglCOl*a8WuagA*wC*b3PV8_&cref=4&ACTION=reset&JRE_ID=Bretagne/C%C3%83%C6%92%C3%82%C2%B4tes-d%27Armor)

Association : **ASSOCIATION DE DEFENSE DES INTERETS DES RIVERAINS ROSTRENOIS DE LA VARIANTE AMENAGEMENT SUR PLACE DE LA RN 164.**

Identification R.N.A. : **W222001300**

No de parution : **20130031**

Département (Région) : **Côtes-d'Armor (Bretagne)**

Lieu parution : **Déclaration à la sous-préfecture de Guingamp.**

Type d'annonce : **ASSOCIATION/CREATION**

Déclaration à la sous-préfecture de Guingamp. **ASSOCIATION DE DEFENSE DES INTERETS DES RIVERAINS ROSTRENOIS DE LA VARIANTE AMENAGEMENT SUR PLACE DE LA RN 164.** *Objet* : agir pour la défense des habitants et riverains rostrenoïses de la variante aménagement sur place de la RN 164 : d'agir pour le maintien de la qualité de vie et la convivialité des habitants et riverains ; d'agir pour la défense de leurs intérêts et de leur environnement; d'œuvrer pour le maintien de l'habitat du quartier ; de mettre en commun les compétences et les moyens a minima des habitants de la zone concernée pour leur permettre de mieux défendre leurs droits, cela afin d'assurer et de coordonner la défense juridique des habitants voire des riverains actuels, anciens et futurs ; d'engager tous recours devant les juridictions judiciaires et administratives visant à contester la légitimité des décisions prises par les autorités administratives relatives aux expropriations et aux nouveaux aménagements et constructions dans le cadre du projet "variante aménagement sur place" de la RN 164. *Siège social* : 6, rue Kerlan, 22110 Rostrenen.  
*Date de la déclaration* : 24 juillet 2013.

## V.11. Avis écrits des particuliers

----- Message original -----

Sujet: demande de renseignement

Date : Wed, 11 Sep 2013 14:06:46 +0200 (CEST)

De : > Bize Serge (par Internet) <[serge.bize@orange.fr](mailto:serge.bize@orange.fr)>

Répondre à : Bize Serge <[serge.bize@orange.fr](mailto:serge.bize@orange.fr)>

Pour : [rn164-rostreten@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-rostreten@developpement-durable.gouv.fr)

Copie à : [rn164-rostreten@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-rostreten@developpement-durable.gouv.fr)

Bonjour, je voudrai quelques renseignements concernant le tracé de la RN 164 , aménagement sur place par rapport a mon habitation cadastrée YP 91.

Car sur le plan fourni sur le secteur de Lanhellen certaines maisons n'y figurent pas. Sur ce plan il n'y a pas d'agrandissement de route elle devrait être plus large donc je me demande où elle va passer. Il y a une maison en face va t-elle être rasée ? la maison mitoyenne avec moi ainsi que son terrain. Le bruit et les nuisances .merci





12. LE MOUV.

→ la DREAL

tél. 06 08 78 20 07

ROSTREVEN.

Je possède une exploitation agricole à Lanhelken  
+ habitation et bâtiments.

OBJET - pour avis sur les 3 variantes de la  
future 2x2 voies -

- La réunion publique du lundi 17 juin était  
d'une bonne présentation - mais peu suivie -  
par défaut d'information -

#### 1. Variante 164 - aménagement au place -

- Les riverains de la 164 sont très surpris  
d'apprendre la remise en projet de cette  
variante, abandonnée depuis les années  
1990 en faveur d'une 2x2 voies très  
proche de la variante Sud de ce jour  
- ceci à la demande des élus -
- Cette variante est plus exotique avec  
les nuisances maximum -

- Cette variante coupe la ville en deux et entraîne des nuisances sur un nombre important de riverains et une dépréciation des biens immobiliers le long des 2x2 voies. Les nuisances et dépréciations ne sont pas chiffrables.
- A partir du moment où entre ces 2 échangeurs il n'y aura aucun accès (entrée / sortie), cette variante ne peut favoriser davantage la déserte des zones d'activités de restriction par rapport à la variante Sud ; puisque les échangeurs seront les mêmes.
- Sur le terrain, la coupe très prononcée de cette variante 164 n'est pas très conseillée sur le plan sécurité.
- En cas d'accident et donc de déviation est-il prévu un itinéraire capable de recevoir le trafic des poids lourds ?
- Les nouveaux itinéraires de substitution perturbera l'environnement des riverains sur une zone très étendue.



- Vouloir défendre quelques lectures de tene agrieste de valeur moyenne au déhiment de dōuler ces nuisances sur des centaines de riverains et à vie ; cela n'a pas de sens -

A noter qu'aucun des élus favorables à la variante 164 (électoral vis à vis des emmençants) n'est concerné par les nuisances - ni de près ni de loin -

## 2. Variante 800 - tracé neuf.

⇒ Apporte le plus d'intérêt -

⇒ moins coûteuse - moins de nuisances.

- permet de garder la 164 actuelle en itinéraire de substitution y compris pour les poids lourds en cas de déviation de la 2x2 voies ; avec un emménagement d'arrangé pour les nombreux habitants proches de la 164 - et l'intérêt de ne pas modifier la configuration actuelle durant la période de travaux (impact important pour les activités et commerces de Rostrenay -

- possibilité de créer de nouvelles zones d'activités par ce nouveau tronçon -
- En façade il est possible que le cumul de ce tronçon 2x2 et Pa 164 conservé soit proche de celui estimé par la variante 164 par le phénomène habitude

### 3. Variante Nord -

moins d'intérêt -

peu de doute en réserve -

Conclusion - Que Pa raison l'emporte au moment du choix de la variante -

en FAVEUR de la VARIANTE SUD

à Ruchères le 27/06/2013 -

Armelle et Guy LE GOFF

Kerfloc'h

22110 KERGRIST-MOËLOU

Tél : 02.96.29.03.58

le 27.6.2013

Tél : 06.77.08.15.09

## Voie Rapide

La déviation de Restreuen par la Route  
actuelle serait la plus économique.

Elle pénaliserait le Hain la Ville déjà désertée  
Pour une autre raison.

Celle du centre serait une autre  
solution.

Celle du Nord. (Parcouart, Coatrique  
Kergrist etc) une absurdité, en période  
de crise inutile de s'étendre sur le sujet  
l'agriculture étant déjà pénalisée ne lui  
enlevons pas le peu qui lui reste. Le peu  
de vie qui reste à Restreuen ce serait la  
mort immédiate.

Voilà mes observations

Le goff Guy / / /



**Sujet:** Tr : Aménagement RN 164 secteur Rostrenen  
**De :** "> Daniel Lena (par Internet)" <lenadaniko@yahoo.fr>  
**Date :** Mon, 8 Jul 2013 19:50:06 +0100 (BST)  
**Pour :** "RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr" <RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr>

----- Mail transféré -----

**De :** Daniel Lena <lenadaniko@yahoo.fr>  
**À :** "RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv" <RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv>  
**Envoyé le :** Lundi 8 juillet 2013 20h36  
**Objet :** Aménagement RN 164 secteur Rostrenen

J'ai pris connaissance du dossier de concertation concernant l'aménagement de la RN 164 sur le secteur de Rostrenen, grâce à ma famille résidant sur place et je regrette d'emblée l'absence d'information personnalisée qui aurait pu être faite à l'initiative des élus communaux !

Tout d'abord, je suis étonnée qu'on réexamine la variante "aménagement sur place" qui avait été abandonnée dans les années 1990, d'autant que cette variante est financièrement plus coûteuse et apporte plus de nuisances à de très nombreux riverains (c'est tout de même ce projet qui impacte négativement le plus grand nombre d'habitants). Je suis consternée que la municipalité vote majoritairement pour ce projet.

Je suis co-proprétaire d'une maison d'habitation au village de Lanhellen. Si ce projet est retenu, cela aura des répercussions catastrophiques pour le village :

- Tout d'abord, les nuisances sonores qui s'amplifieront avec un trafic routier appelé à se développer.
- Ensuite, les écrans phoniques et merlons créeront un espace concentrationnaire.
- Les échangeurs vont allonger les itinéraires et compliquer la vie des riverains, enclavant d'autant plus le village.

Ce gâchis sonore et paysager va entraîner une dépréciation totale de l'immobilier et, à terme, une désertification probable des lieux.

A une époque où l'on parle de qualité de vie, vouloir privilégier quelques ha de terres agricoles au détriment du bien-être de plusieurs centaines de riverains, de façon définitive, cela a-t-il du sens ?

Je ne veux pas que Lanhellen soit un village sacrifié. Aussi, je demande l'abandon de cette variante ASP au profit de la variante sud moins onéreuse et moins destructrice.

P.S. Au delà de l'avenir de mon village, si ce projet est retenu, c'est la ville de Rostrenen qui est coupée en deux. Nulle part les 2x2 voies ne traversent plus les villes, ni les bourgs.

Lenaik DANIEL  
lenadaniko@yahoo.fr

**Sujet:** RN164 à rostrenen

**De :** "> Arno GUERIN (par Internet)" <guerin.arno@wanadoo.fr>

**Date :** Fri, 12 Jul 2013 18:22:24 +0200

**Pour :** RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je viens de découvrir qu'une concertation dite "publique" était lancée sur l'aménagement du secteur de Rostrenen

L'aménagement du secteur de Rostrenen est en effet un impératif, cependant:

-la solution 1 me semble difficilement acceptable, la nuisance sonore en fait un critère rédhibitoire, votre estimation de l'augmentation du trafic poids lourd de 20% est à mon sens très minimaliste, au vue de la conjoncture (mise en place de l'écotaxe sur la RN12)

-la solution 2 est acceptable sous réserve de définition plus précise du tracé, et la solution 3 plus en adéquation avec le bon vivre à Rostrenen

Je reste à votre disposition pour de plus amples explications

Bonne réception

Arnaud GUERIN

13 Rue de Kerlann

**Sujet:** PROJET RN 164

**De :** "> Pascal LE GRAET (par Internet)" <legraetpascal@orange.fr>

**Date :** Tue, 25 Jun 2013 21:45:31 +0200 (CEST)

**Pour :** rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr

Je vous écris un message car je suis inquiet pour le projet "variante aménagement sur place". En effet, je suis propriétaire depuis 1989 au lieu dit Taberno et nous avons rénové une partie de la maison et en 1998 nous avons fait une extension toute neuve, en 2010 la terrasse a été aménagée avec barrières de protection exigées pour l'accueil non-permanent d'enfants dans le cadre de ma profession d'assistante maternelle et pour la sécurité de mon enfant polyhandicapé. Pour que mon fils est la vie la plus agréable possible nous lui avons créé un univers agréable tel qu'un étang, parcelles avec chevaux et moutons, petits animaux de la ferme : oies, poules, chat, chien... nous sommes également famille d'accueil pour adulte handicapée qui nécessite un cadre paisible, reposant et agréable et votre projet risquerait fortement de compromettre nos différentes activités. Mon fils, les jeunes enfants et la personne handicapée ne supporteraient pas cette nuisance sonore et au vue de votre projet la route passerait presque au pignon de ma maison. Dans ce cas comment faire pour une maison invendable et comment refaire cette espace ailleurs sans moyens financiers puisque toutes nos économies et plus de 20 ans de notre temps sont dans cette habitation. Et même si je vendais à perte cette maison, où je trouverais une location aménagée pour 2 adultes handicapés et garder mon emploi. D'autre part, nous avons un accès difficile et dangereux pour sortir de chez nous avec le passage des camions M.T.A donc si la voie actuelle est élargie, nous nous retrouvons coincés entre 2 routes dans ce cas autant raser la maison et m'indemniser à sa juste valeur. Nous savons que notre voix n'a pas beaucoup d'importance devant ce projet mais j'espère recevoir une réponse sur mes inquiétudes.



M. Roger Le MEUR \*  
37 Av. Albert Rogé  
22 110, ROSTREVEN  
tél. 06 08 78 20 07.

SIST-DMOI-AB-A196  
Rostreven le 10 juillet 2013

RECULE → LA-DREAL  
12 JUL 2013  
10 Ave Maurice Fabre  
35 065 12èmes.  
DREALIST M. A. BRAGUIER

OBJET - RN 164 - mise en 2x2 voies. Secteur Rostreven.

### Avis et commentaires

Voire bonne analyse des 3 variantes possibles me  
laisse aucun doute sur le choix pour la variante sud.  
pour laquelle je suis très favorable.

La variante aménagement RN 164 avec ses  
4 zones défavorables doit vraiment être évitée  
pour protéger les 356 habitants supplémentaires  
dans les 200m. Sur ce tronçon RN 164  
(533 - 177)

- nuisances sonores permanentes
- dépréciation quasi-totale de la valeur  
de leur habitation par défaut d'acquiescer  
le long des 2x2 voies.

les quelques recherches de titre de  
études mis en avance par les  
défenseurs de ce tronçon. représentés  
peu de chose par rapport aux  
conséquences au niveau de ces  
356 habitants ; malgré

Fait l'estime que j'ai pour les  
exploitants agricoles -

A ma connaissance, les 2x2 voies actuelles  
ne traversent plus les villes, bourgs ou  
villages -

En optant pour la variante Sud, je  
pense qu'il vous est possible d'apporter  
quelques corrections pour éviter de trop  
pénaliser un riverain ou un exploitant  
agricole -

Merci de votre compréhension -

~~James~~

\* - Je possède une habitation et  
une exploitation agricole à Launellay.

J'ai assisté à votre réunion du 17 juin,  
pris connaissance des plans des 3 variantes  
lors de votre permanence du 27 juin  
et ensuite étudié votre registre de  
la concertation -

**Sujet:** Concertation publique 2x2 voies RN 164 secteur de ROSTRENEN (22) zone de KERBANEL

**De :** "> hery (par Internet)" <pierres.marie-therese@wanadoo.fr>

**Date :** Thu, 11 Jul 2013 13:48:58 +0200

**Pour :** <RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr>

### **NON à la variante aménagement sur place**

par les familles : COETMEUR ,PIERRES- LE MERDY,

résidants à KERBANEL en ROSTRENEN, zone située derrière l'hôtel Henri IV , **le long de l'actuelle RN 164.**

#### **>les raisons :**

- une dégradation de nos conditions de vie engendrée par:

- les **nuisances sonores** 24 heures sur 24 !( variante qui comporte le plus de trafic )
- la **pollution atmosphérique:** rejet de gaz notamment par les poids lourds dont vous indiquez qu'ils constitueront 20 % du trafic total en 2015 !

CES 2 PREMIERES RAISONS ENTRAINANT DES CONSEQUENCES SUR LA SANTE .

- la **perte d'accès sur l'actuelle RN 164 ;**
- des **itinéraires de substitution longs** et fatiguants, donc un encore un coût humain !

DONC UNE MODIFICATION DE NOS HABITUDES DE VIE

- une **coupure de la ville** de Rostrenen en 2 parties : nord (qui serait plus isolé) et sud (le centre ville) de la voie express .

DONC NOUS (AU NORD )SERIONS PLUS ISOLES DU CENTRE VILLE

#### **>Notre souhait :**

### **OUI A LA VARIANTE SUD**

Certes un tracé neuf qui passe au Nord de la ville entière, mais **où l'actuelle RN 164 sert d'itinéraire de substitution** , facile d'accès , rapide , ne modifiant pas nos habitudes de vie et améliorant **nos conditions de vie ( car il y aura moins de trafic qu'actuellement )**

**Cette actuelle RN 164 pouvant être utilisée par des véhicules légers , et plus lents** ,sera bien plus agréable et plus pratique à utiliser que les autres itinéraires de substitution !

Nous vous remercions de nous avoir permis de donner notre avis ,en ouvrant cette concertation au public .



**Sujet:** Aménagement du secteur de rostrenen

**De :** "> Julie Olivier (par Internet)" <julieolivierdu22@gmail.com>

**Date :** Wed, 26 Jun 2013 18:26:30 +0200

**Pour :** Rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

J'ai 24 ans, j'habite plouguernével et je souhaitais vous donner mon avis concernant l'aménagement du secteur de Rostrenen. J'ai remarqué que chaque variante d'aménagement incluait des inconvénients.

Le premier scénario me semble impossible du fait de zones habitées et du risque de nuisances sonores, le second qui consiste à créer un tracé neuf m'inquiète. Entraînera-t-il l'aménagement sur des zones habitées? Le troisième scénario, quant à lui, donne moins de visibilité à la desserte locale et entraînera à terme la mort de nos petits villages.

**Sujet:** Variante Sud - Niveau Kerberry

**De :** "> LENAÏK LOSTANLEN (par Internet)" <lostanlenl@yahoo.fr>

**Date :** Fri, 5 Jul 2013 09:46:16 +0100 (BST)

**Pour :** "rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr>

Madame, Monsieur,

Je vis à Ker Bery sur la commune de Kergrist-Moelou depuis 1967.

Après avoir pris connaissance des variantes Sud et Nord qui passent tout près de mon habitation, je m'aperçois que le variante Nord passe entre Toulazene et Kerdissimo.

Ma question est la suivante :

Pour m'éloigner de la variante Sud (si elle est retenue), ne serait il pas possible de la dévier à partir du niveau point 212 à Kerbellec pour rejoindre directement le traçon Nord entre Toulazen et Redistro ?

Techniquement cela ne semble pas poser de difficulté.

Le projet de la variante Sud me crée un préjudice financier : ma propriété va perdre 30 % de sa valeur ainsi qu'un préjudice moral qui va être provoqué par les nuisances sonores qui vont porter atteinte à ma tranquillité.

Votre objectif est de désenclaver le centre Bretagne mais il ne faudrait pas cela se fasse au détriment des retraités qui profitent de la tranquillité de ce secteur.

Merci de bien prendre en compte ma demande, j'attends de vos nouvelles.

D'avance, je vous remercie

Cordialement,

Josette LOSTANLEN

Ker Bery

22 110 KERGRIST MOELOU

Tel : 02 96 29 03 60

**Sujet:** Tr : dossier de concertation RN 164 ROSTRENEN

**De :** "> Marie Therese Daniel (par Internet)" <marieth.daniel@yahoo.fr>

**Date :** Mon, 8 Jul 2013 20:16:06 +0100 (BST)

**Pour :** "RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr" <RN164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr>

J'ai pris connaissance du dossier de concertation concernant l'aménagement de la RN 164 sur le secteur de Rostrenen, grâce à ma famille résidant sur place et je regrette d'emblée l'absence d'information personnalisée qui aurait pu être faite à l'initiative des élus communaux !

Tout d'abord, je suis étonnée qu'on réexamine la variante "aménagement sur place" qui avait été abandonnée dans les années 1990, d'autant que cette variante est financièrement plus coûteuse et apporte plus de nuisances à de très nombreux riverains (c'est tout de même ce projet qui impacte négativement le plus grand nombre d'habitants). Je suis consternée que la municipalité vote majoritairement pour ce projet.

Je suis co-proprétaire d'une maison d'habitation au village de Lanhellen. Si ce projet est retenu, cela aura des répercussions catastrophiques pour le village :

- Tout d'abord, les nuisances sonores qui s'amplifieront avec un trafic routier appelé à se développer.
- Ensuite, les écrans phoniques et merlons créeront un espace concentrationnaire.
- Les échangeurs vont allonger les itinéraires et compliquer la vie des riverains, enclavant d'autant plus le village.

Ce gâchis sonore et paysager va entraîner une dépréciation totale de l'immobilier et, à terme, une désertification probable des lieux.

A une époque où l'on parle de qualité de vie, vouloir privilégier quelques ha de terres agricoles au détriment du bien-être de plusieurs centaines de riverains, de façon définitive, cela a-t-il du sens ?

Je ne veux pas que Lanhellen soit un village sacrifié. Aussi, je demande l'abandon de cette variante ASP au profit de la variante sud moins onéreuse et moins destructrice.

P.S. Au delà de l'avenir de mon village, si ce projet est retenu, c'est la ville de Rostrenen qui est coupée en deux. Nulle part les 2x2 voies ne traversent plus les villes, ni les bourgs.

Marie-Thérèse DANIEL  
marieth.daniel@yahoo.fr  
Tél. 02 96 77 24 73



**Sujet:** Re: DEVIATION ROSTRENEN

**De :** "> fANFAN B (par Internet)" <fanfan.b22@orange.fr>

**Date :** Tue, 23 Jul 2013 10:38:17 +0200 (CEST)

**Pour :** "RN164-Rostrenen - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr>

Merci de tenir compte de cette importante remarque et je compte sur vous pour me tenir au courant de l'évolution du dossier

merci et bonne journée

Françoise Briend

> Message du 23/07/13 09:05  
> De : "RN164-Rostrenen - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI"  
> A : "fANFAN B"  
> Copie à : ""BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT""  
> Objet : Re: DEVIATION ROSTRENEN  
>  
> Bonjour,  
>  
> je prends note de votre remarque.  
>  
> Même si la variante Aménagement sur Place, qui impacte a priori la  
> maison de vos parents, devait être retenue, sa conception précise n'est  
> évidemment pas arrêtée à ce stade. L'objectif de la concertation était  
> de livrer notre opinion, à savoir, en faisant la balance des choses, on  
> pense qu'investir pour maintenir une maison en place alors qu'elle sera  
> au bord d'une 2x2 voies bien plus bruyante (plus de poids-lourds,  
> vitesse à 110), n'est pas la solution de long terme. Mais rien n'est figé.  
>  
> Nous en saurons déjà plus je l'espère d'ici la toussaint, où nous  
> viendrons faire part de la variante que l'on retient.  
>  
> Cordialement  
>  
> Pierre-Alexandre Poivre  
>  
> DREAL Bretagne – Service Infrastructures Sécurité Transports  
> Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale  
> 10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES  
> Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23  
>  
> Le 23/07/2013 08:44, > fANFAN B (par Internet) a écrit :  
> > Bonjour  
> >  
> > Je vous remercie de m'avoir répondu rapidement  
> >  
> > Vous avez effectivement bien cerné la maison de mes parents  
> >  
> > Dans votre balance en face du prix de la voie d'accès, de l'impact sur  
> > les zones humides et les terres agricoles, vous avez oublié le coût

> > humain ( joie lors de l'acquisition du terrain, du début de la  
> > construction, de la première nuit passée dedans, des améliorations au  
fil  
> > des ans et des moyens, les rassemblements de familles, les vacances  
des  
> > enfants, petits enfants et puis la sérénité d'avoir un toit où l'on se  
> > sent bien pour passer ses vieux jours et finir sa vie). mais ce coût là  
> > ne compte pas dans vos calculs.  
> >  
> > L'éventualité d'une expropriation pourri déjà la vie de mes parents!  
> > Même si vous me dites que rien n'est joué, pour eux c'est l'épée de  
> > Damocles et je sais que ce déracinement va les tuer.  
> >  
> > Sur les plans apparaît un chemin derrière chez eux qui rejoint la RD  
23,  
> > ne pourrait on pas raccorder cet accès à leur maison? l'impact serait  
> > moindre sur le coût et les inconvénients annoncés dans votre message  
> >  
> > Je souhaite que ces considérations rentrent en ligne de compte.  
> >  
> > J'espère votre réponse  
> >  
> > merci et bonne journée  
> >  
> > Françoise Briend fille de Mr et Mme Hamon Jean  
> >  
> >  
> >  
> >  
> >  
> >  
> >  
> > > Message du 22/07/13 09:06  
> > > De : "RN164-Rostrenen - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par  
POIVRE  
> > Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI"  
> > > A : "FANFAN B"  
> > > Copie à : ""BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations  
> > d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"" ,  
> > "LECOURSONNAIS Denis"  
> > > Objet : Re: DEVIATION ROSTRENNEN  
> > >  
> > > Bonjour,  
> > >  
> > > j'accuse réception de votre message.  
> > >  
> > > Je vais vous apporter quelques explications, même si les  
informations  
> > > dans votre mél ne sont pas assez précises pour que je sois sûr que  
> > l'on  
> > > parle de la même maison.  
> > >  
> > > En venant de Rostrenen, et avant l'intersection de Glomel, la  
> > variante  
> > > "aménagement sur place" prévoit en effet la destruction :  
> > > - de 3 maisons au nord de la route : je crois comprendre que celle  
de  
> > > vos parents est la dernière. Ces maisons s'échelonnent le long de la  
> > > route depuis le lieu dit La Grenouillère. Nous sommes amenés à  
> > proposer  
> > > leur achat, alors qu'elles sont effectivement en retrait du  
> > projet, pour  
> > > la raison suivante : demain, elles n'auraient plus un accès direct  
> > à la  
> > > future 2x2 voies donc il serait nécessaire de créer une voie pour les  
> > > desservir. Cette voie, tracée depuis le hameau de Lanhellen,  
> > > coûterait à  
> > > elle seule plus cher que les trois maisons, traverserait des zones

> > > humides et consommerait des terres agricoles, et n'empêcherait pas de  
> > > devoir en plus bâtir un mur anti-bruit qui resterait une solution  
> > > insatisfaisante pour les habitants de lieu, étant donné la forte  
> > > proximité avec la future 2x2 voies. Tout ceci nous a donc amené à  
> > > proposer de racheter ces maisons.  
> > > - d'une maison au sud de la route, à proximité immédiate de la route,  
> > > et que là aussi nous ne saurions pas desservir par une voie de  
> > > désenclavement  
> > >  
> > > Tout ceci :  
> > > - sont des propositions, qui peuvent être critiquées  
> > > - n'est valable que pour la variante Aménagement Sur Place, qui est  
> > > l'une des variantes du projet  
> > >  
> > > Cordialement  
> > >  
> > > Pierre-Alexandre Poivre  
> > >  
> > > DREAL Bretagne - Service Infrastructures Sécurité Transports  
> > > Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale  
> > > 10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES  
> > > Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23  
> > >  
> > >  
> > >  
> > > Le 21/07/2013 14:00, > fANFAN B (par Internet) a écrit :  
> > > > Bonjour,  
> > > >  
> > > > comme mes parents, Mr et Mme HAMON route de carhaix  
> > > dernière maison .  
> > > > avant le croisement de Glomel) je découvre aujourd'hui que dans  
> > > le cadre  
> > > > de l'aménagement de RN164 Rostrenen, leur habitation va être  
> > > expropriée.  
> > > >  
> > > > pouvez vous me dire pourquoi, étant donnée son implantation en  
> > > retrait  
> > > > de la route  
> > > >  
> > > > Merci de me tenir au courant  
> > > >  
> > > > Françoise Briend  
> > > >  
> > >  
> >  
>

|         |                          |
|---------|--------------------------|
| mer.jpg | Content-Type: image/jpg  |
|         | Content-Encoding: base64 |



**Sujet:** Re: D31 - RN164-rostrenen

**De :** "RN164-Rostrenen - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <alain.braguier.-.rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr>

**Date :** Tue, 17 Sep 2013 10:31:21 +0200

**Pour :** alain riguier <alain.riguier@hotmail.fr>

**Copie à :** "ORY Yvon (Chef d'unité territoriale) - DREAL Bretagne/UT22" <yvon.ory@developpement-durable.gouv.fr>, "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>, Mickael GIRET <mickael.giret@egis.fr>, ROBINET Valerie <Valerie.ROBINET@egis.fr>

Bonjour,

le pont de la RD31 franchissant la RN164 ne serait démoli que dans le cas de la variante Aménagement Sur Place. En effet dans les cas des autres variantes de tracés sud et nord de la RN164 il sera conservé et ne sera pas détruit.

Dans cette variante Aménagement sur Place le pont serait reconstruit au même emplacement avec une largeur identique et une longueur plus importante pour franchir la RN164 élargie à 2x2 voies afin d'assurer la continuité routière entre le quartier de l'ancienne gare ou Toulhuit et le centre de Rostrenen. Ce nouveau pont assurerait les même fonctions qu'aujourd'hui.

La gêne que cette démolition engendrera pour les habitants du quartier de Toulhuit sera surtout sensible durant la période de travaux depuis sa démolition jusqu'à sa reconstruction. Ainsi, pour les véhicules routiers, une déviation sera mise en place vers le nord :

- soit par les zones d'activités avec un allongement de parcours d'environ 4.5km,
- soit par une portion de l'itinéraire de substitution nord si celui-ci fait partie de la variante retenue avec un allongement de parcours de 2.7km,
- soit par Kernabel par les voies existantes avec un allongement de parcours de 1.6km.

La question d'une passerelle provisoire durant le travaux pour piétons et cycliste sera examinée.

cordialement

Alain BRAGUIER  
responsable d'opérations  
IST/DMOI  
DREAL BRETAGNE

----- Message original -----

Sujet: Re: D31  
Date: Mon, 16 Sep 2013 16:20:42 +0200  
De: "DREAL Bretagne/UT22 (Unité Territoriale des Côtes d'Armor) emis par ORY Yvon (Chef d'unité territoriale) - DREAL Bretagne/UT22" <yvon.ory.-.ut22.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>  
Organisation: DREAL Bretagne/UT22  
Pour: alain riguier <alain.riguier@hotmail.fr>  
Copie à: ut22.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr, alain.riguier@orange.fr, "DREAL Bretagne/IST (Service Infrastructures Sécurité Transports)" <ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

L'UT DREAL 22, spécialisée dans l'instruction et l'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement n'a pas la compétence en matière d'infrastructures routières.

J'adresse votre message au service Infrastructures Sécurité Transports

de la DREAL à Rennes en charge de ces questions, service qui est mis en copie de ce message.

Cordialement

Yvon ORY

DREAL Bretagne

Responsable de l'Unité Territoriale des Côtes d'Armor

2, Avenue du Chalutier Sans Pitié - 22190 PLERIN

tel : 02.96.74.78.54 fax : 02.96.74.48.57

Le 16/09/2013 15:08,> alain riguiier (par Internet) a écrit :

Bonjour,

Les caractéristiques de l'aménagement d'ouest en est feraient que le tracé de la RN164 doit être rectifié et impliquerait la démolition préalable de l'ouvrage actuel (pont de la RD 31). Si cette structure existante est détruite quels aménagements proposez-vous pour accéder à la ville de Rostrenen et de quels types : voie piétonne , boviduc , piste cyclable , accès véhicules .....???

Merci de me répondre rapidement.

Salutations .

**Rn164-rostrenen@developpement-durable.gouv.fr**

Hugh Scott.

8, Rossendale Road, Heald Green, Cheadle, Cheshire. SK8  
3HF Grande Bretagne .

**Date:**

le 14 août 2013.

**Re: RN 164 BYPASS**

**Objet: Mise à 2x2 voies de la RN 164 - Aménagement du secteur de Rostrenen.**

Madame, Monsieur,

Le numéro 2 de la rue Marcel Sanguy, 22110 Rostrenen, est l'une des propriétés touchées par le 1<sup>er</sup> scénario, variante aménagement sur place.

Si ce 1<sup>er</sup> scénario venait à être réalisé, alors le pont adjacent à la maison serait démoli, et un nouveau pont serait construit à sa place, plus haut, plus large et plus long.

La surface nécessaire au soutien d'une telle structure serait telle qu'une fois le nouveau pont construit, je ne pense pas qu'il y aurait suffisamment de place pour une route d'accès à la propriété. De plus, l'étendue et la nature des travaux de fondation nécessaires à la construction du nouveau pont et aux modifications de la N164 existante serait susceptible de causer des dommages structurels aux bâtiment d'habitation.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous indiquer quel est l'impact envisagé quant à la propriété du 2 rue Marcel Sanguy, son jardin, sa grange, ses bâtiments d'habitation et sa route d'accès ?

Y a-t-il un plan détaillé montrant l'impact véritable sur les propriétés touchées ?

Je n'ai découvert l'existence de la réunion de concertation sur la mise à 2 x 2 voies de la RN164 que le 18<sup>ème</sup> juillet 2013 ; mes voisins français l'ignoraient également.

J'ai appelé les services administratifs responsables le lendemain et j'ai obtenu une copie de la brochure « RN 164, mise à 2 x 2 voies » et j'ai pu ainsi y étudier les trois plans présentés.

Le 1<sup>er</sup> scénario montre les maisons qui seraient acquises et celles qui bénéficieraient d'insonorisation. Le 2 Rue Marcel Sanguy tombe dans la catégorie « insonorisation », et je crois comprendre qu'il s'agirait là de la construction d'un mur de béton près de la porte d'entrée.

Outre l'effet dramatique de la N164, le nouveau pont partira de la rue de Kerlan.

À mon avis, ce scénario nécessiterait aussi l'acquisition du 2 rue Marcel Sanguy et non pas juste son insonorisation, car la maison deviendrait impropre à l'habitation.



### **Informations supplémentaires**

#### **Je ne comprends pas pourquoi j'ai eu tant de problèmes à obtenir un permis de construire pour la rénovation de la ruine attenante à la maison principale :**

Lorsque j'ai acquis le 2 rue Marcel Sanguy (septembre 2004), j'ai été informé par l'agent immobilier que le contournement de Rostrenen se construirait au nord, serait terminé en trois ans et que la N164 existante deviendrait alors une route peu fréquentée.

La propriété m'a été remise avec un permis de construire pour la rénovation de la ruine attenante à la maison principale, et quand j'étais prêt à démarrer le projet de rénovation en 2008, ce permis a expiré, et j'ai dû soumettre une nouvelle demande par l'intermédiaire d'un constructeur local, mais le permis a été tout d'abord refusé parce qu'un coin du jardin était dans le cercle délimitant la zone paroissiale, et ainsi la propriété devait être classée monument historique. De ce fait, j'ai dû employer un architecte DPLG, puis soumettre des plans à Rostrenen, à Guingamp historiques et la demande de permis est presque allée jusqu'à Paris pour approbation.

Le permis a enfin été obtenu (Permis de construire n° PC02226610P0013) et le travail de rénovation a commencé le 14 août 2012.

J'ai installé un nouveau toit sur la partie en ruine de ma propriété et j'ai commandé six nouvelles fenêtres et deux nouvelles portes.

Un constructeur s'apprêtait à entamer les travaux d'installation de la solive du premier étage et les fenêtres.

J'ai annulé le travail jusqu'à nouvel ordre. Cependant deux fenêtres et une porte ont déjà été fabriqués, donc je vais donc devoir les acheter.

Après tout cela, il semblerait que dans le cercle délimitant la zone paroissiale n'ait aucune incidence sur le 1<sup>er</sup> scénario et donc sur le plan de construction d'une autoroute adjacente au centre ville de Rostrenen.

Pourquoi ai-je fait l'objet d'un surcoût déraisonnable, juste pour mettre un toit sur la partie en ruine de mon habitation, alors que cela aurait dû être considéré au titre de réparations générales, la structure de pierre étant déjà présente ?

Je ne sais vraiment pas quoi faire maintenant, je m'attendais à finir la rénovation, avant de prendre ma retraite, et je pensais faire de ma propriété de Rostrenen, ma résidence principale.

Monsieur et Madame,

2 Rue Marcel Sanguy 22110 Rostrenen, is one of the properties seriously affected by Scenario 1. Variante Aménagement Sur Place.

Should Scenario 1 become the preferred option then the bridge adjacent to the house will be demolished. A new bridge will be built higher, wider and longer.

The new bridge will need extensive pile driving to support the new structure and once the new bridge has been built I don't think there will be any road access to the house.

The extent and nature of the ground works for the construction of the new bridge and excavations required for the existing N164 is likely cause structural damage to the house.

Can you please advise the situation with 2 Rue Marcel Sanguy, what will happen to the garden the hanger barn, the ruin to the side under reconstruction and vehicle access to the house?

Is there a detailed grid line plan showing the true impact on the affected properties?

I only found out about the (RN 164 mise a 2 x 2 voies) meeting on the 18<sup>th</sup> July 2013, my French neighbours were also unaware.

I called at the administration building the next day and obtained a copy of the RN 164 mise a 2 x 2 voies and had a look at the three map type plans for myself.

Scenario No.1 shows those houses which will be acquisitioned and those which will have sound proofing.

2 Rue Marcel Sanguy is only marked out for sound proofing. French neighbours say this will be a concrete wall near the front door.

Apart from the dramatic effect of the N164, the new bridge will start from Rue de Kerlan.

Scenario 1. In my opinion will require the acquisition of 2 Rue Marcel Sanguy and not just sound proofing as the house will become unsuitable for habitation.

### **Supporting information**

**I do not understand why I had so many problems obtaining planning permission for the ruin which was attached to the side of the main house:**

When I acquired 2 Rue Marcel Sanguy (September 2004), I was informed by the Estate Agent that the Rostrenen Bypass would be built to the North and be completed in three years and that the existing N164 would be a quiet road.

The property also came with planning approval for the ruin at the side of the house to be renovated for habitation.

When I was ready to start the renovation project in 2008 the approval had expired so I submitted a new application via a local builder. This went back and forth with the builder and was rejected because a corner of the garden was within the Church Boundary Circle, hence the property was then classified historiques and I had to employ an Architect DPLG then submit plans to Rostrenen, Guingamp historiques and the planning application almost had to go to Paris for approval.

Approval was eventually granted ( Permis de construire No. PC02226610P0013) and work commenced Declaration d'ouverture de chantier 14th August 2012.

I have installed a new roof to the ruin at the side of my property and have ordered six new windows and two new doors.

A builder was about to start work installing the first floor joist and the windows.

I have cancelled the work until further notice. However two windows and a door have already been manufactured, so I will still have to purchase them.

It would appear that the Church Boundary Circle is of no consequence with Scenario 1 the plan to build a motorway adjacent to Rostrenen town centre.

Why was I put to unreasonable additional cost just to put a roof on ruin which was attached to the side of the house, I think It should have been covered under general repairs. The main stone structure of the ruin was already present.

I am not sure what to do now I was hoping to complete the renovation before I was due to retire from work then my wife and myself were going to move to France.

Apart from Scenario 1 having an impact on myself, it will have a dramatic effect on Rostrenen town centre.

The bypass is being built to open up East and West Brittany it will also open up transportation between other areas of France.

When the travel time is shorter the traffic flow increases and the population will increase towards East Brittany, hence more traffic with noise pollution.

Rostrenen is the cultural capital of Brittany, in a few years say ten, twenty the N164 route will become a major highway and the noise level will have a dramatic affect the town itself.

Regards,

Scott Hugh.

[Hscott1@talktalk.net](mailto:Hscott1@talktalk.net)

[Hugh.scott@edf-energy.com](mailto:Hugh.scott@edf-energy.com)



Fig 1.  
View of new  
roof to the  
ruin under





Fig 4.  
View of a  
section of  
the Front  
Garden



Fig 2.  
Front view of  
main house  
and side view  
of ruin.



Fig 3.  
Front view of  
ruin under  
reconstruction



Fig 5.  
View of a  
section of the  
Side Garden.





## V.12. Avis sur bilan de concertation



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
IST-DNOST-PAP-D283

Rennes, le 17 OCT. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE DIRECTEUR GENERAL DES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET DE LA MER  
Arche Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX

**Objet :** RN164 – Aménagement dans le secteur de Rostrenen – Projet de bilan de la concertation

**P.J. :** un projet de bilan et ses annexes

Dans l'objectif de préparer des projets pour de futurs programmes d'investissements, l'État et la Région Bretagne ont décidé de mener de nouvelles études préalables à la DUP sur les sections de la RN164 restant à élargir. Ces études sont financées par la mobilisation de financements exceptionnels, qui relèvent suivant les secteurs du BOP 203 ou du volet territorial du CPER (FNADT).

Les premières études entamées sont celles du secteur de Rostrenen, entre Loméven et Plouguernével, sur une section d'une longueur de 15 km environ.

Ce projet a fait l'objet à l'été 2013 d'une concertation publique au titre du L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Comme le prévoient les procédures, je vous prie de trouver ci-joint pour avis le projet de bilan de cette concertation.

Le bilan que je tire de cette phase d'échanges avec les acteurs du territoire me conduit à proposer de poursuivre les études en retenant un aménagement à 2x2 voies selon le tracé de la variante dite « sud » étudiée par la DREAL. Les demandes d'un certain nombre d'acteurs, en particulier issus du monde agricole, me conduisent aussi à retenir la nécessité d'optimiser le tracé de cette variante, en particulier en ce qui concerne le positionnement de l'échangeur ouest.

Par ailleurs, pour répondre à la demande justifiée de la profession agricole, je sollicite l'autorisation de pouvoir engager la constitution de réserves foncières en liaison avec la SAFER, pour préparer un futur aménagement foncier.

Il est envisagé de réunir un prochain comité de suivi du projet toute fin novembre 2013 pour notamment présenter le projet de bilan de la concertation, avant de le soumettre formellement pour avis aux communes concernées, comme le demandent les textes réglementaires. Il serait donc nécessaire que vous puissiez me confirmer d'ici là le choix de la variante retenue.

*Je vous en remercie par avance.*

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Copie à : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor



IST-MOI-AR-AS22

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures, des transports  
et de la mer

Direction des infrastructures de transport

Sous-direction de l'aménagement du réseau routier national

Bureau du pilotage des projets - zone 2

La Défense, le 15 NOV. 2013

Le ministre chargé des transports, de la mer  
et de la pêche

à

Monsieur le préfet de la région Bretagne, préfet  
d'Ille et Vilaine

Direction régionale de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement

Affaire suivie par : Antoine Labrousse  
antoine.labrousse@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 01 40 81 88 92

REÇU LE  
17 NOV 2013  
DREALIST

Objet : RN164 – Aménagement dans le secteur de Rostrenen – Bilan de la concertation L.300-2

Par courrier en date du 17 octobre 2013, vous avez transmis pour avis à mes services le bilan de la concertation relative à l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen, plus précisément sur une section d'environ 16km comprise entre le hameau de Loméven à l'ouest et le hameau de Kermaudez à l'est.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN164 entre Montauban-de-Bretagne et Châteaulin. Il a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme entre le 17 juin au 12 juillet 2013. Trois variantes y ont été présentées par la DREAL Bretagne : une variante en aménagement sur place, une variante sud en tracé neuf et une variante nord en tracé neuf. L'élargissement sur place de la déviation existante de Plouguernével constitue un point commun à toutes les variantes.

Au regard de l'analyse multicritères des variantes et de l'ensemble des contributions écrites recueillies, vous proposez de retenir la variante sud et d'en optimiser le tracé, en particulier en ce qui concerne le positionnement de l'échangeur ouest.

Je partage vos conclusions et vous autorise à continuer sur ces bases les études préalables à la déclaration d'utilité publique. Je vous demande en parallèle de poursuivre la concertation sur le projet avec les communes concernées, la profession agricole et les associations de défense de l'environnement dans l'objectif de répondre au mieux aux observations formulées en matière d'impact sur l'environnement naturel et agricole ou encore sur les populations.

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique feront l'objet d'un point d'arrêt avec les services concernés de la direction des infrastructures de transports (DIT/ARN3) préalablement à leur approbation.

Copie à : DREAL Bretagne/IST/MOI ; DIT/ARN4 ; DIT/MARRN

Je vous autorise par ailleurs à engager la constitution de réserves foncières en liaison avec la société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) afin de préparer le futur aménagement foncier. Vous serez attentif aux opportunités d'acquisition à l'amiable et par anticipation des terrains nécessaires. Vous soumettrez les demandes d'acquisitions foncières à la direction des infrastructures de transports (DIT/ARN3) qui se prononcera sur leur opportunité et déléguera le cas échéant les crédits nécessaires.

Pour le ministre et par délégation  
Le sous-directeur de l'aménagement  
du réseau routier national

Dominique RITZ





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
IST-DMOI-PAP-D318

Rennes, le - 6 DEC. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE PLOUGUERNEVEL  
1 route de Kerny  
22110 PLOUGUERNEVEL  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Projet de bilan de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 1 projet de bilan de concertation


Je vous prie de trouver ci-joint pour avis le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre le 17 juin et le 12 juillet 2013 au sujet de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

La teneur de ce document, qui récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage, a été validée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le bilan arrête le programme que l'État propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiées et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Comme le prévoit l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme sur la base duquel la concertation a été conduite, les communes concernées par le projet sont invitées à donner leur avis sur le projet de bilan, avant son approbation finale. Je vous remercie donc de me faire part de l'avis de votre commune avant fin janvier 2014.

Je diffuse également ce projet de bilan pour information aux autres membres du comité de suivi des études.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine  
  
Patrick STRZODA

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
IST-DMOI-PAP-D318

Rennes, le - 6 DEC. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE ROSTRENEEN  
6 rue Joseph Pennec  
22110 ROSTRENEEN  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Projet de bilan de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 1 projet de bilan de concertation


Je vous prie de trouver ci-joint pour avis le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre le 17 juin et le 12 juillet 2013 au sujet de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

La teneur de ce document, qui récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage, a été validée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le bilan arrête le programme que l'État propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiées et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Comme le prévoit l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme sur la base duquel la concertation a été conduite, les communes concernées par le projet sont invitées à donner leur avis sur le projet de bilan, avant son approbation finale. Je vous remercie donc de me faire part de l'avis de votre commune avant fin janvier 2014.

Je diffuse également ce projet de bilan pour information aux autres membres du comité de suivi des études.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine  
  
Patrick STRZODA

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
EST-DNE-PAP-D3A

Rennes, le - 6 DEC. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE MAËL-CARHAIX  
le Bourg  
22110 MAËL-CARHAIX  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Projet de bilan de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 1 projet de bilan de concertation

Je vous prie de trouver ci-joint pour avis le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre le 17 juin et le 12 juillet 2013 au sujet de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

La teneur de ce document, qui récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage, a été validée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le bilan arrête le programme que l'État propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiées et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Comme le prévoit l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme sur la base duquel la concertation a été conduite, les communes concernées par le projet sont invitées à donner leur avis sur le projet de bilan, avant son approbation finale. Je vous remercie donc de me faire part de l'avis de votre commune avant fin janvier 2014.

Je diffuse également ce projet de bilan pour information aux autres membres du comité de suivi des études.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Patrick STRZODA

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
EST-DNE-PAP-D3A

Rennes, le - 6 DEC. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE KERGRIST-MOËLOU  
le Bourg  
22110 KERGRIST-MOËLOU  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Projet de bilan de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 1 projet de bilan de concertation

Je vous prie de trouver ci-joint pour avis le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre le 17 juin et le 12 juillet 2013 au sujet de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

La teneur de ce document, qui récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage, a été validée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le bilan arrête le programme que l'État propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiées et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Comme le prévoit l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme sur la base duquel la concertation a été conduite, les communes concernées par le projet sont invitées à donner leur avis sur le projet de bilan, avant son approbation finale. Je vous remercie donc de me faire part de l'avis de votre commune avant fin janvier 2014.

Je diffuse également ce projet de bilan pour information aux autres membres du comité de suivi des études.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Patrick STRZODA

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
IST-2013 - PAP - D 3 - 18

Rennes, le - 6 DEC. 2013  
LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À  
MONSIEUR LE MAIRE DE GLOMEL  
2 rue de Rostrenen  
22110 GLOMEL  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Projet de bilan de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 1 projet de bilan de la concertation

Je vous prie de trouver ci-joint pour avis le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre le 17 juin et le 12 juillet 2013 au sujet de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

La teneur de ce document, qui récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage, a été validée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le bilan arrête le programme que l'État propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiées et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Comme le prévoit l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme sur la base duquel la concertation a été conduite, les communes concernées par le projet sont invitées à donner leur avis sur le projet de bilan, avant son approbation finale. Je vous remercie donc de me faire part de l'avis de votre commune avant fin janvier 2014.

Je diffuse également ce projet de bilan pour information aux autres membres du comité de suivi des études.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

  
Patrick STRZODA

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09

*Aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen  
(section Loméven-Plouguernével)*

*Projet de bilan de la concertation*

*Liste des destinataires*

*Madame la Secrétaire Générale aux Affaires Régionales*

*Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président du conseil régional de Bretagne*

*Monsieur le Président du conseil général des Côtes d'Armor*

*Madame Annie LE HOUEROU, Députée de la 4ème circonscription des Côtes d'Armor*

*Monsieur Alain GUEGEN, Conseiller général du canton de Rostrenen, Maire de Plouguernével*

*Monsieur Joël LE CROISIER, Conseiller général du canton de Maël-Carhaix*

*Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Kreiz Breizh*

*Monsieur le Président du Pays Centre Ouest Bretagne*

*Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président de Bretagne Vivante*

*Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton*

*Monsieur le Président de l'Association de mise en valeur de Lan Bern et Magoar*

*Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement*





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61

pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
IST-DN05 - PAP-DS49

Rennes, le - 6 DEC. 2013

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

Voir liste des destinataires  
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Projet de bilan de la concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Rostrenen

**P.J. :** 1 projet de bilan de concertation

Je vous prie de trouver ci-joint pour votre information le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre le 17 juin et le 12 juillet 2013 au sujet de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen.

La teneur de ce document, qui récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage, a été validée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le bilan arrête le programme que l'État propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiées et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Comme le prévoit l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme sur la base duquel la concertation a été conduite, j'ai sollicité les communes concernées par le projet afin qu'elles me fassent part de leur avis sur le projet de bilan, avant son approbation finale.

J'ai souhaité diffuser également ce projet de bilan aux autres membres du comité de suivi des études.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Patrick STRZODA

Préfecture de la Région Bretagne  
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



COMMUNE DE ROSTRENEN

Monsieur Jean-Paul LE BOËDEC,  
Maire de ROSTRENEN

à

RECU LE  
27 DEC. 2013  
DREAL

Préfecture de la Région Bretagne  
DREAL de Bretagne  
Service Infrastructures  
Sécurité Transports  
3 Avenue de la Préfecture  
35026 RENNES Cedex 09



IST-DN05 - PAP-DS49

## BORDEREAU D'ENVOI

**Destinataire :** M. Pierre-Alexandre POIVRE

**Expéditeur :** Yoann LE NEILLON - DIRECTEUR GENERAL DES SERVICES

**Date :** 23 décembre 2013

**e-mail :** y.leneillon@rostronen.com

**Réf. :**

**CC :**

Urgent  Pour avis  Commentaires  Réponse  Confidentiel

| NOMBRE | NATURE des pièces  | OBSERVATIONS  |
|--------|--|---|
| 1      | <p><b>Objet :</b><br/>Avis du Conseil Municipal sur le projet de l'aménagement des échangeurs Ouest et Est dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RN 164</p> <p><b>Pièce-jointe :</b><br/>- délibération du Conseil Municipal de ROSTRENEN</p> | <p>Pour attribution.</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception.</p> |

Le Directeur Général des Services

Yoann LE NEILLON

MAIRIE DE ROSTRENEN - Cité Administrative - 6 Rue Joseph Pennec - B.P. 54 -  
22 110 ROSTRENEN

Téléphone : 02 96 57 42 00 - Fax : 02 96 29 08 25





Commune de ROSTRENEN

**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE ROSTRENEN**

**Nombre de membres :** 27  
**Nombre de votants :** Présents : 21  
Procurations : 05  
**Date de convocation :** 12 décembre 2013

L'an deux mille treize, le 18 décembre à 20 h 00,  
Le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni à la Mairie de ROSTRENEN en séance publique  
sous la Présidence de Monsieur Jean-Paul LE BOÉDEC, Maire de Rostrenen.

**ETAIENT PRESENTS :**

Jean-Paul LE BOÉDEC - Brigitte LE GALL - Alain ROLLAND - Marie-Françoise SALAÛN - Christian GAUTIER - Annick LE MEHAUTE - Albert REGAN - Daniel CORNEE - René NICOLAS - Gilbert LESCOAT - Michèle LE GARREC - Arnel LE NAGARD - Jacky LE COZ - Marie-Christine LE FUR - Anne METAYER (née LE PARC) - Hervé GUILLOUX - Christian LYSIMAQUE - Micheline DELUGEARD - Ange HERVIOU - Denise QUARCK - Pierre LE GOFF

**PROCURATIONS :**

Claude LE FUR à Arnel LE NAGARD  
Anne METAYER (née LE BOURGE) à Alain ROLLAND  
Odile PERRAULT à Daniel CORNEE  
Myriam DAVID à Annick LE MEHAUTE  
Bernard DANREE à Micheline DELUGEARD

**ABSENTE :**

Isabelle LE GUILLOU

**Secrétaire de séance :** Marie-Christine LE FUR

\*\*\*\*\*

**Objet :**

**Avis sur réalisation du projet d'échangeur ouest dans le cadre de la réalisation de la mise à 2 x 2 voies de la RN 164 entre Loméven et Plouguernevel - Approbation (voir plans en annexe)**

Considérant la réunion du Comité de suivi de la RN 164 en date du 09 décembre 2013, il ressort de la procédure de concertation, que le tracé Sud est retenu pour la poursuite des études.

Après ce comité de suivi, il est demandé aux Communes de donner un avis concernant l'aménagement de l'échangeur Ouest (voir documents joints).

Cet échangeur a pour objectif de desservir les Communes de Glomel et de Maël-Carhaix. Il convient de donner un avis sur le choix de scénario pour la réalisation de cet échangeur.

Le Conseil Municipal,  
Après en avoir délibéré,  
DECIDE :

**VOTE :**

|   |  |
|---|--|
| <b>Avis pour le scénario d'aménagement n° 1</b> | 1 : Jean-Paul LE BOÉDEC  |
| <b>Avis pour le scénario d'aménagement n°2</b>  | 0  |
| <b>Avis pour le scénario d'aménagement n°3</b>  | 10 : Christian GAUTIER - Albert REGAN - René NICOLAS - Jacky LE COZ - Bernard DANREE - Christian LYSIMAQUE - Micheline DELUGEARD - Ange HERVIOU - Denise QUARCK - Pierre LE GOFF   |
| <b>Abstentions</b>                              | 15 : Brigitte LE GALL - Alain ROLLAND - Marie-Françoise SALAÛN - Annick LE MEHAUTE - Daniel CORNEE - Claude LE FUR - Gilbert LESCOAT - Michèle LE GARREC - Arnel LE NAGARD - Anne METAYER (née LE BOURGE) - Marie-Christine LE FUR - Anne METAYER (née LE PARC) - Hervé GUILLOUX - Odile PERRAULT - Myriam DAVID |

Il ressort qu'une majorité relative du Conseil Municipal se prononce favorablement pour l'aménagement de l'échangeur Ouest selon la variante n°3.

En outre le Conseil Municipal réaffirme à l'unanimité des membres présents sa position quant à l'aménagement de l'échangeur qui dessert Rostrenen à hauteur du lieu-dit Lan Ogé.

Le Maire de ROSTRENEN,

Jean-Paul LE BOÉDEC

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Sous-Préfecture de Guingamp le 20 décembre 2013 et de la publication le 20 décembre 2013.

Fait à Rostrenen, le 20 décembre 2013

Le Maire de ROSTRENEN,

Jean-Paul LE BOÉDEC



Rostrenen, le 30 décembre 2013

Le Président, Jean-Yves Philippe

REÇU LE

- 3 JAN. 2014

DREAL/IST

Préfecture de la Région Bretagne  
Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement en Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transport  
3, avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 09

Monsieur le Préfet,

Comme vous m'y avez récemment invité, j'ai saisi le conseil communautaire du dossier de l'aménagement du tracé futur de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen, et, spécifiquement, de la localisation de l'échangeur Ouest.

Ainsi que vous pourrez le constater à la lecture de la délibération jointe à la présente, cette instance s'est, le 19 décembre dernier, prononcée en faveur de la variante 1.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,  
Jean-Yves Philippe

Pour le Président  
Le Directeur Général des Services  
M. YVES SAUKIER

**DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE  
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU KREIZ BREIZH**

| Nombre de membres |            |
|-------------------|------------|
| Titulaires        | Suppléants |
| 36                | 36         |

| Nombre de votants |             |
|-------------------|-------------|
| Présents          | Procuration |
| 27                | 0           |

| Date de la convocation |
|------------------------|
| 12 décembre 2013       |

| Acte rendu exécutoire après transmission en Sous-Préfecture le |
|--|
| 26/12/2013   |

| et publication le |
|-------------------|
| 26/12/2013        |

L'an deux mille treize, le 19 décembre à 20 heures,  
Le Conseil Communautaire dûment convoqué, s'est réuni à la Cité Administrative de Rostrenen en séance publique sous la Présidence de Monsieur Jean-Yves Philippe, Président en exercice.

**PRESENTS :** Jean-Yves Philippe – Fabienne Perrot – Jean-Yves le Guyader – Henneteau Christian – Joël Le Chevalier – René Le Pré – Roland Convers – Jean-Yves Connan – Michel Henry – Nicolas Le Neun – Michel Bouguennec – Anne Guillemot – Henri Le Naou – Monique Pasco – Abel Le Guellec – Gwénaëlle Trubuit – Daniel Fraval – Jean-Paul le Boedec – Christian Gautier – Georges Galardon – Michel André – Gilbert Le Lepvrier – Michel Le Bars – Jean-Noël Le Mignot – Claude Bernard – Joël Le Croiser – Eric Bréhin

**Avis sur le tracé futur de la RN 164**

Le Président rappelle que, lors de sa réunion du 26 septembre dernier, le conseil communautaire s'est prononcé sur le choix d'aménagement de la RN 164 en 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen.

L'option retenue était celle dite de la variante sud dont l'impact était le plus faible sur le milieu naturel et les habitudes de desserte des riverains tout en donnant une bonne lisibilité aux parcs d'activités.

Cette orientation était, cependant, conditionnée à une réécriture du raccordement au réseau actuel plus à l'est que celle proposée.

Suite à la large concertation menée, un projet de bilan a été proposé au Ministère des Transports le 17 octobre puis validé par celui-ci le 15 novembre.

La conclusion du maître d'ouvrage consiste à retenir la variante sud, évoquée supra, assortie de la même interrogation que celle posée par le conseil communautaire sur la conception de l'échangeur ouest.

Ce questionnement a donné lieu à des études complémentaires qui ont abouti à la mise au point de trois hypothèses :

1. Un échangeur positionné plus à l'est vers Kermabjean
2. Une optimisation de la variante initiale
3. Un choix très différent, vers la Grenouillère, s'appuyant sur le tracé d'aménagement de l'axe existant

L'analyse des trois possibilités semble conduire, de prime abord, à écarter la variante 3 :

- plus coûteuse
- moins bonne desserte du PA de Goperen
- fort impact sur le milieu naturel
- nécessité de reconstitution de zones humides dans des terres agricoles.

Délibération N° 147

Page 1 / 2

Le Président propose au conseil de prendre connaissance des plans permettant de visualiser les propositions formulées et d'émettre un avis sur celle paraissant la plus pertinente.

A ses yeux, la variante 2 pourrait être privilégiée par la CCKB puisque c'est elle qui permet la meilleure desserte du Parc d'Activités de Goperen, situé à proximité de cet échangeur.

Le Conseil Communautaire,  
Après en avoir délibéré,

Se positionne en faveur d'une localisation de l'échangeur ouest du contournement de Rostrenen sur la base de la variante 1 par 8 voix contre 8 voix à la variante 2.

Souhaite que, dans le droit fil du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, le chantier relatif à cet équipement et, plus largement, à la finalisation de la mise en 2x2 voies de la RN 164 soit ouvert sans tarder.

Le Président, Jean-Yves Philippe



**Alain Guéguen**

Vice-Président du Conseil général  
chargé de l'enfance et de la famille

Conseiller général du canton de Rostrenen  
Maire de Plouguernevel

Reçu à la Préfecture  
des Côtes d'Armor, le

19 DEC. 2013

REÇU LE

30 DEC. 2013

DREAL/IST

Monsieur le Préfet,

Lors de la dernière réunion du "Comité de Suivi des études de la 2X2 voies – RN 164 – Section LOMEVEN – PLOUGUERNEVEL", et à l'occasion des échanges sur l'échangeur "Ouest" de la Déviation de ROSTRENEN, je vous ai fait part de mes préoccupations quant à la desserte du lieudit "la ville Louis" situé sur ma commune.

En effet, cet endroit occupe une position stratégique, eu égard à la présence du Centre d'Incendie et de Secours, des services de la DIR Ouest et d'une zone commerciale et de services qui verra, dans un proche avenir, un développement important, notamment de son offre de commerces. Ce constat mérite donc une attention toute particulière pour permettre une accessibilité facilitée, tant en entrée qu'en sortie, de cet espace économique structurant de notre territoire communal.

Je souhaite donc que vos Services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne (DREAL), en charge du dossier de ces études, examinent cette problématique avec une grande acuité. Il est cependant évident, comme j'ai eu l'occasion de l'exprimer de vive voix, que j'envisage le développement de ce lieu en complémentarité, et non en opposition, de l'existant, à savoir les zones d'activités économiques de « La Garenne » et « Kerjean », ainsi que la zone commerciale de « Goasnel » implantées sur la commune de ROSTRENEN, qui doivent, bien entendu, bénéficier de la même attention.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.

Alain GUEGUEN  
Maire de Plouguernevel







Mairie de Glomel  
2 rue de Rostrenen  
22110 GLOMEL  
Tel : 02.96.29.60.51 / Fax : 02.96.29.81.11  
communeglomel@wanadoo.fr

Le 26 décembre 2013

REÇU LE  
30 DEC. 2013  
DREAL/IST

Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transports  
3 Avenue de la Préfecture  
35026 RENNES Cedex 09

**BORDEREAU D'ENVOI**

| Désignation des pièces  | Observations            |
|---|-------------------------|
| <p>Objet : Aménagement de la RN164, secteur Lomeven/Rostrenen<br/>Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE</p> <p>Suite à notre réunion de conseil municipal du 23.12.2013,<br/><u>Veillez trouver ci-joint :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Délibération : projet de bilan de la concertation et échangeur Ouest</li> </ul> <p>Restant à votre disposition pour tout autre renseignement,<br/>Bonne réception,</p> | <p>Pour attribution</p> |

p.o / Le Maire,  
G. CORVELLER.

L'Adjoint Administratif

République Française

Département des  
Côtes d'Armor

**EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE GLOMEL**



| Membres du Conseil Municipal  |             |                                   |
|-------------------------------|-------------|-----------------------------------|
| Affiliés au Conseil Municipal | En exercice | Ayant pris part à la délibération |
| 14                            | 14          | 10                                |
| Date de la convocation        |             |                                   |
| 11 décembre 2013              |             |                                   |
| Date d'affichage              |             |                                   |
| 11 décembre 2013              |             |                                   |

L'an deux mil treize, le 23 décembre le Conseil Municipal de GLOMEL, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Gérard CORVELLER, Maire.

**Présents :** Christophe LE DANTEC ; Christophe LE QUERE ; Marie-Elise JAFFRE ; Fabienne PERROT ; Gérard CORVELLER ; Michel JAN ; Hubert THOMAS ; Marie-Christine QUILLEROU ; Jean-Yves BERNARD ; Pascal SERBON

**Absents/Excusés :** Jeannette SENTINIES ; Eliane ROUVREAU ; Olivier BOTREL ; Stéphane MESTRIC

**Secrétaire de séance :** Marie-Christine QUILLEROU

**3.1 : Mise en 2x2 voies de la RN 164 – Bilan de la phase de concertation et avis sur la question de l'échangeur ouest.  
(Délibération n°2013/12/05)**

Le maire précise au conseil municipal qu'il doit se prononcer sur le projet de bilan de la concertation au sujet de l'aménagement de la RN164 sur le secteur de Lomeven/Rostrenen.

Cette concertation s'est déroulée du 17 juin au 12 juillet 2013, avec une diffusion du dossier de concertation et des plaquettes d'information aux acteurs, une réunion publique le 17 juin, la mise à disposition dans 5 mairies d'un registre pour les observations, une adresse mail dédiée au projet ainsi que de nombreux organismes sollicités pour avis.

Cette phase de concertation a pu mettre en évidence différents éléments :

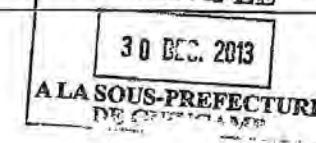
- Une dualité entre l'Aménagement sur Place (ASP) et la variante Sud :
  - La Région, le Conseil général, le Pays, la CCKB et 3 communes sur 5 considèrent la variante Sud comme le meilleur compromis
  - 2 communes sur 5 dont celle de Rostrenen et les représentants du monde agricole privilégient au contraire la variante ASP
  - Ce clivage se retrouve au sein de la population : les exploitants agricoles rejettent massivement la variante Nord au profit de la variante ASP, les riverains de l'actuelle RN164 rejettent massivement la variante ASP (constitution d'une association)
- Des demandes d'optimisation de tracé, avant tout pour tenir compte des enjeux liés à l'activité agricole
  - Surtout en ce qui concerne la localisation de l'échangeur ouest (avec la RD3 ou la RD87)
  - Pour améliorer ponctuellement la variante Sud
- La prise en compte des enjeux environnementaux à approfondir au cours des études (tenir compte notamment du Schéma régional de Cohérence Ecologique, en cours d'élaboration)

Les conclusions du maître d'ouvrage : la variante Sud est retenue pour la poursuite des études (considérant les oppositions aux autres variantes, le coût supérieur et les impacts sur le cadre de vie de la variante ASP). La conception de l'échangeur Ouest reste un point à approfondir. De même que l'impact sur l'activité agricole qui reste un des points de vigilance (la Chambre d'Agriculture saisie pour un diagnostic).

Dans un second temps, le projet d'échangeur Ouest soumis à la concertation a soulevé lui aussi des questions : sur la lisibilité des échanges, la RD87 en devenant désormais le support et non plus la RD3 ; la proximité immédiate des

Commune de Glomel

Conseil Municipal du 23 décembre 2013





## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE PLOUGUERNEVEL

habitations de Croaz Anna ; la consommation de terres agricoles de bonne qualité pour éviter des terres agricoles de moindre valeur mais classées comme zones humides.

La DREAL a donc étudié 3 nouvelles variantes au sujet de cet échangeur ouest :

- Variante 1 : positionnement plus à l'Est, vers Kermabjean
- Variante 2 : optimisation de la variante soumise à concertation
- Variante n°3 : choix très différent s'appuyant sur le tracé de la variante APSI écartée avant concertation, vers la Grenouillère

Synthèse des données au sujet des propositions de variantes pour l'échangeur Ouest :

- Sur la fonction d'échangeur :
    - Les nouvelles variantes sont plus lisibles pour desservir Rostrenen
    - Les variantes 1 et 3 s'appuient sur la RD3 et non pas la RD87 comme les 2 autres, c'est l'accès via la variante 3 qui est le plus direct
    - La desserte de la zone d'activités de Goperen est moins directe par la variante 3
  - Sur l'habitat :
    - La variante 1 est celle qui semble présenter la meilleure capacité d'insertion par rapport au secteur Croaz Anna/Kermabjean
    - La variante 3 s'éloigne de ce secteur, mais se rapproche nettement d'autres
  - Sur les milieux naturels :
    - Conception plus difficile du passage grande faune avec la variante 3
    - Et surtout impact de la variante 3 sur les zones humides près de 3 fois supérieur à celui des autres variantes
  - Sur l'espace agricole :
    - Les variantes 1 et 2 optimisent le projet porté à la concertation
    - La variante 3 est plus compacte
    - Mais le besoin de foncier doit se mesurer en tenant compte de la nécessité de reconstituer les zones humides : si le foncier agricole impacté par la variante 3 est de moindre valeur (car c'est en partie de la zone humide), ailleurs dans le secteur entre 7 et 14h de terres agricoles verront leur valeur diminuer car une zone humide y sera reconstituée.
- Les conclusions au sujet de l'échangeur Ouest :
- La solution soumise à concertation peut être optimisée
  - La variante 3 n'est pas un optimum en terme de consommation d'espace (et c'est la variante la plus chère)
  - Les variantes 1 ou 2 semblent à privilégier

Après toutes ces informations et après en avoir délibéré, le conseil municipal décide de valider le projet de bilan de la concertation menée par les services de la DREAL. Concernant les variantes au sujet de l'échangeur Ouest, le conseil municipal décide de retenir la variante n°3, présentant un positionnement plus à l'Est que celui précédemment proposé.

Le Maire,  
Gérard CORVELLER.



Acte rendu exécutoire après transmission en Sous Préfecture  
le 27 décembre 2013.

Commune de Glomel

Conseil Municipal du 23 décembre 2013

### L'an deux mille quatorze Le vingt-deux janvier à vingt heures

Le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de Monsieur GUÉGUEN Alain, Maire

DATE DE CONVOCATION : 13/01/2014      DATE D'AFFICHAGE : 14/01/2014

PRESENTS : GUÉGUEN Alain - LE YOUDEC Guy - HAMON Stéphane - PASCO Monique - QUERO François - HINAULT Hubert - GUILLOUX Patricia - LE GUELLEC Abel - LE LOUARGANT Yves - THOMAS Dominique - LOUCIF Maleck - DERRIEN André - DERRIEN André - LE CAM Mickael - PHILIPPO Marie Christine - JANNIN Véronique

ABSENTS : Pierre LE GOUEZ  
CARSIN-AMIRY donne procuration à Monique PASCO  
PHILIPPO Marie-Christine donne procuration à GUILLOUX Patricia  
Formant la majorité des membres en exercice

Mme Monique PASCO a été élue secrétaire.

|                      |             |
|----------------------|-------------|
| Membres en exercice  | 19          |
| Présents             | 16          |
| Votants              | 18          |
| Adopté à l'unanimité |             |
|                      | Voix pour   |
|                      | Voix contre |
|                      | Abstentions |

### 2014-9-AMENAGEMENT RN 164 : AVIS SUR LES VARIANTES DE LOCALISATION DE L'ECHANGEUR OUEST

Monsieur le Maire donne connaissance au Conseil Municipal qu'une réunion de concertation du comité de suivi des études d'aménagement de la RN164 a eu lieu le 9 décembre dernier à Rostrenen et que la commune doit faire part à la DREAL avant la fin du mois de janvier 2014 de son avis sur les variantes de localisation de l'échangeur ouest (trois variantes possibles). La variante 1 est celle qui présente le moins de contraintes : équidistance des RD3 et RD87, plus éloignée des habitations et pénalise moins le fonctionnement des exploitations agricoles. La variante 2 présente des contraintes importantes de restructuration du réseau départemental existant. La variante 3 est pénalisée par des contraintes environnementales importantes d'habitat et de desserte d'activités et de plus impacte fortement le milieu naturel.

Le Conseil Municipal, après un vote à main levée qui donne le résultat suivant :

- 9 voix pour la variante 3
- 9 voix pour la variante 1
  - Les variantes 1 et 3 étant à égalité de voix, le conseil municipal ne se départage pas sur le choix des deux premières variantes, la 2<sup>ème</sup> variante n'ayant pas eu de voix.

Acte certifié exécutoire après transmission  
en sous-préfecture de Guingamp

Pour copie conforme  
Le Maire





|  |  |
|--|--|
| COMMUNE DE MAËL-CARHAIX - 22340  |  |
| Conseil municipal du vendredi 24 janvier 2014 à 20 h   | Délibération n° 14.24.01.06                      |
| Date de convocation : 16.01.2014<br>Nombre de membres en exercice : 18<br>Présents : 17 ; Absents : 1 ; Pouvoir : 0  | Vote - Pour : 17<br>Contre : 0<br>Abstention : 0 |
| <b>Objet : Projet d'aménagement de la RN 164. Projet de bilan de concertation. Avis favorable</b>  |  |
| Classification « actes » : Domaines et compétences par thèmes - 3.4 : Aménagement du territoire  |  |
| <p>Monsieur le Maire rappelle aux membres du conseil municipal les différentes étapes d'avancement de la procédure relative au projet d'aménagement de la RN 164 - Section Loméven - Plouguernevel.</p> <p>En effet, par délibération du 17 mai 2013 (n° 3), le conseil municipal avait approuvé les modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN 164. La concertation publique s'était déroulée du 17 juin au 12 juillet 2013.</p> <p>Ensuite, par délibération du 12 juillet 2013 (n° 1), le conseil municipal avait émis un avis favorable sur le dossier de concertation, privilégiant la variante sud.</p> <p>Monsieur le Maire informe que, par courrier en date du 6 décembre 2013, M. le Préfet de Région transmettait, pour avis, le projet de bilan de la concertation publique menée du 17 juin au 12 juillet 2013.</p> <p>Le document ainsi présenté, et validé par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage.</p> <p>Il précise également que « le bilan arrête le programme que l'Etat propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique (...) Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiées et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser ».</p> <p>Monsieur le Maire, après avoir présenté le dossier, propose donc d'émettre un avis favorable au projet de bilan de concertation et de se positionner quant à l'implantation de l'échangeur au vu des trois variantes présentées.</p> <p>Le conseil municipal, ainsi informé, décide, après en avoir délibéré :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>émet un avis favorable au projet de bilan de concertation tel que présenté,</li> <li>émet une préférence concernant l'implantation d'un échangeur au niveau du lieu-dit de Croas Anna (variante n° 2).</li> </ul> |  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> <p><b>ARRIVE LE</b></p> <p><b>30 JAN. 2014</b></p> <p><b>A LA SOUS-PREFECTURE</b><br/><b>DE GUENCAMP</b></p> </div>   |  |

Le Maire,  
Michel HENRY



REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT  
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

De la commune de KERGRIST MOELOU

Séance du 30 janvier 2014

L'an deux mil quatorze, le 30 janvier à vingt heures

Le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel des ses séances sous la présidence de Mme Martine CONNAN,

| Nombre de conseillers |    |
|-----------------------|----|
| - en exercice         | 15 |
| - présents            | 12 |
| - votants             | 12 |
| - absents             | 3  |
| - exclus              | 0  |

Date de convocation  
21/01/2014  
Acte rendu  
exécutoire  
Par transmission en  
Sous Préfecture le  
31/01/2014  
Et Publication le  
31/01/2014

**Etaient présents :**

Mesdames et Messieurs, CONNAN Martine, JEGOU Michel, MANAC'H Joël, TRUBUILT Dominique, LE CORRE Laurent, LE GOFF Patrick, HELLO Sébastien, LE GOFF Christine, THOMAS-HENAFF Martine, PERROT Alain, DEGIOANNI Françoise, MAUFFRAY Pierrick.

**Etaient absents :** LIOT Laurent, CADIOU Thierry, STEPHAN Yves.

Madame DEGIOANNI Françoise a été nommée secrétaire

**Avis SUR RN164- Aménagement au niveau de Rostrenen**

Madame le maire informe qu'à la suite de l'enquête publique en juin juillet concernant la mise à deux fois deux voies de la portion de Locmeven à Plouguernevel de la RN 164, un bilan a été validé par le ministère des Transports.

- La première variante est celle qui présente le moins de contraintes : plus éloignée des habitations et pénalise moins le fonctionnement des exploitations agricoles.
  - La deuxième variante présente des contraintes importantes de restructuration du réseau départemental existant.
  - La troisième variante comporte des contraintes environnementales d'habitat, de dessertes d'activités et a un très gros impact sur le milieu naturel (de nombreuses zones humides)
- Après avoir délibéré, le conseil municipal
- Le conseil opte pour la troisième variante mais à condition que le tracé de la voie remonte pour passer au sud du village KERDISTRO, afin d'éviter les habitations

Pour extrait certifié conforme  
Le Maire







Chambre d'agriculture  
des Côtes d'Armor

Service territoire, économie  
et environnement

02 96 79 22 12

CB/MCL

Dossier suivi par : Catherine Baudet

Objet : RN 164 Rostrenen

Monsieur le Préfet  
Préfecture des Côtes d'Armor  
BP 2370  
22023 ST BRIEUC cedex

Plérin, le 31 Janvier 2014

REÇU LE  
- 5 FEV. 2014  
DREAL/IST

Monsieur le Préfet,

Le comité de suivi pour l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Rostrenen s'est réuni le 9 décembre 2013 afin de présenter le bilan de la concertation. Lors de cette réunion, vous n'avez pas manqué d'évoquer les demandes que nous avons faites dans notre courrier du 6 septembre 2013 visant à optimiser le tracé pour tenir compte de l'activité agricole, notamment la recherche d'une nouvelle localisation pour l'échangeur Ouest.

Lors de cette réunion, trois variantes ont été présentées concernant le positionnement de l'échangeur ainsi qu'une analyse comparative de celles-ci tant sur le milieu naturel que sur l'habitat ou le trafic.

Force est de constater que la variante 3 est moins consommatrice de surface agricole avec un différentiel de l'ordre de 3 ha. En contrepartie, cette option 3 impacte plus fortement les zones humides dont il nous a été indiqué lors de cette réunion qu'une compensation entre 100 % et 200 % serait recherchée, compensation dont nous ne connaissons pas à ce jour les modalités, ni son impact sur les zones agricoles.

Il nous est donc difficile à ce stade du dossier d'aller au-delà de cette analyse multicritères. Mais nous tenons à réaffirmer notre demande sur un certain nombre de points :

- Eloigner l'échangeur des exploitations de Kermabjean. De ce point de vue, la variante N°2 présentée le 9 décembre ne répond pas à cet objectif selon nous et nous y sommes défavorables.
- Rechercher une économie de foncier agricole. Les 3 ha que la variante 1 consomme de plus que la variante 3 pourraient être réduits en retravaillant les points suivants :
  - o Positionner l'aire de repos dans les délaissés de l'échangeur
  - o La RD23 devrait être rétablie sur le tracé existant
- Disposer d'une réserve foncière suffisante pour compenser les espaces agricoles affectés par ce projet. En ce sens, une opération actuellement en cours portant sur 13 ha devrait permettre à la SAFER de conforter cette réserve
- Réaliser un ré-aménagement parcellaire selon des modalités à définir (aménagement foncier, échanges amiables...) afin de reconstituer les structures foncières cohérentes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN  
Président

  
AGRICULTURES  
& TERRITOIRES  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
CÔTES D'ARMOR

4, avenue du Châtelier "Sans plâtre"  
BP 10530 - 22195 Plérin cedex  
02 96 79 22 22 - fax 02 96 79 21 00  
cda22@coates-darmor.chambagri.fr

www.agricultures22.com



PRÉFET DES CÔTES D'ARMOR

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 64 45 61  
Fax : 02 99 54 85 23  
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr  
Réf. : IST-DMOI-PAP-D054

Rennes, le

LE PRÉFET

VOIR LISTE DES DESTINATAIRES

27 FEV. 2014

**Objet :** Aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen (section Loméven-Plouguernével)  
Suites du comité de suivi des études du 9 décembre 2013 – choix de la variante d'échangeur Ouest

Par courrier du 10 décembre 2013, j'ai invité l'ensemble des membres du comité de suivi des études de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen à me faire part de leur avis éventuel sur les variantes de localisation de l'échangeur Ouest.

En effet, suite à la concertation publique qui avait mis en avant la nécessité de chercher à optimiser la conception de cet échangeur, la DREAL avait présenté en comité de suivi des études trois options :  
• une variante n°1, recherchant un positionnement plus à l'est et plus compact, vers Kermabjean  
• une variante n°2, optimisation de la variante initialement proposée (plus compacte)  
• une variante n°3, avec un positionnement vers la Grenouillère, et impliquant de modifier localement l'axe de tracé du projet

Les avis recueillis, dont vous trouverez une synthèse ci-joint, sont relativement peu convergents.

Il m'apparaît néanmoins nécessaire d'écarter tout d'abord la variante 3. D'une part, parce que le projet se trouverait en insécurité juridique, cette solution impactant plusieurs hectares de zones humides alors qu'un évitement est possible. D'autre part, parce que toutes choses prises en compte, cette variante est celle qui impacte potentiellement la plus grande surface agricole en raison de la nécessité de compenser la destruction de zones humides, que la compensation s'effectue à proximité rapprochée de l'impact ou plus loin. Je rappelle que c'était aussi la variante la plus cher.

Ensuite, par rapport à la variante 2, la variante 1 me semble présenter l'avantage de maintenir l'organisation actuelle de la voirie (avec la RD3 comme voie en direction de Quimper depuis la RN164), ce qui avait été souligné par le Conseil Général, gestionnaire de la RD3. Elle n'est pas non plus écartée par la profession agricole sous réserve de quelques adaptations. C'est celle qui semble en outre présenter la meilleure capacité d'insertion par rapport au bâti existant.

Il est ainsi retenu de poursuivre l'étude du projet sur la base de la variante 1 pour l'échangeur Ouest. Pour tenir compte des avis émis, il sera néanmoins encore recherché son optimisation, en particulier dans la localisation et la conception de l'aire de repos. Ces points d'approfondissement vous seront présentés dans un prochain comité de suivi à organiser, comme annoncé, courant avril 2014.

Le Préfet

Pierre Soubelet

Numéro unique des services de l'État : 0821.80.30.35



**Aménagement de la RN164 dans le secteur de Rostrenen  
(section Loméven-Plouguernével)**

**Liste des destinataires**

*Madame la Secrétaire Générale aux Affaires Régionales*

*Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président du Conseil régional de Bretagne*

*Monsieur le Président du Conseil général des Côtes d'Armor*

*Madame Annie LE HOUEROU, Députée de la 4ème circonscription des Côtes d'Armor*

*Monsieur Alain GUEGEN, Conseiller général du canton de Rostrenen, Maire de Plouguernével*

*Monsieur Joël LE CROISIER, Conseiller général du canton de Maël-Carhaix*

*Monsieur le Maire de Maël-Carhaix*

*Monsieur le Maire de Glomel*

*Madame le Maire de Kergrist Moëlou*

*Monsieur le Maire de Rostrenen*

*Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Kreiz Breizh*

*Monsieur le Président du Pays Centre Ouest Bretagne*

*Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor*





*Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président de Bretagne Vivante*

*Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton*

*Monsieur le Président de l'Association de mise en valeur de Lan Bern et Magoar*

*Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement*

|   | Rostrene<br>n 15<br>abst /26  | Glomel  | Plouguernével<br>0 abst/<br>16voix  | Kergrist-<br>Moëlou<br>12<br>votants                                 | Maël-<br>Carhaix<br>0 abst/<br>17 voix | Comcom<br>Kreiz-<br>Breiz<br>11abst /<br>27voix   | Pays<br>COB | CG22<br>(position<br>tenue<br>en<br>COFIL) | Ch<br>Agri  |
|---|---|---|---|--|--|---|-------------|--|---|
|  |  |  |  |  |  |   |             |  |   |
|   | 1 voix<br>(dont<br>celle du<br>maire)   | Relient<br>la V1  | 9 voix  |  |  | 8 voix  |             | Préférence<br>pour<br>cette<br>option      | Eloigner<br>l'échangeur<br>de<br>Kermabjean<br>implanter<br>l'aire dans<br>les<br>delaissés |
|   | 10 voix   |   | 0 voix  |  | 17 voix                                | 8 voix<br>(dont<br>celle du<br>président:<br>proximité<br>zone<br>d'activités<br>de<br>Goperen) |             | Option<br>envisagée                        | NON car<br>trop près<br>des<br>exploitations<br>de<br>Kermabjean                            |
|   |   |   | 9 voix  |  |  |   |             |  |   |
|   |   |   |   | Adopté<br>sous<br>condition<br>de tracé<br>au sud<br>de<br>Kerdistro |  |   |             |  |   |
|   |   |   |   |  |  |   |             |  | Moins<br>consommation<br>de<br>bonnes<br>terres mais<br>pb des<br>compensations             |
|   |   |   |   |  |  |   |             |  | Avis<br>défavorable   |