



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RN 164

Question orale n° 711

Texte de la question

M. Marcel Rogemont attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la nécessité, pour le territoire du pays de Brocéliande, de la mise en 2x2 voies de la RN 164 entre Saint-Méen-le-Grand et la RN 12. Cette réalisation favoriserait le désenclavement de ce territoire et renforcerait son attractivité économique. Cette opération avait déjà été inscrite dans le cadre du contrat de plan État-région 2000-2006 pour un montant de 11,1 millions d'euros dont 3,8 millions pour l'État. Il faut souligner que cette section est la plus circulée de l'itinéraire. D'un point de vue opérationnel, il est prévu que l'aménagement foncier libère les emprises en octobre 2009 permettant l'engagement immédiat des travaux sur la section financée. La deuxième section (la plus accidentogène) n'est pas financée mais pourrait être inscrite pour tout ou partie dans un plan de relance. Aussi, il lui demande dans quelle mesure ce projet, qui est opérationnel rapidement, qui correspond à une logique d'aménagement du territoire et qui fait l'objet d'un consensus de l'ensemble des élus, peut bénéficier du soutien financier du plan de relance.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA RN 164 DANS LE PAYS DE BROCÉLIANDE

M. le président. La parole est à M. Marcel Rogemont, pour exposer sa question, n° 711, relative à l'aménagement de la RN 164 dans le pays de Brocéliande.

M. Marcel Rogemont. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je veux appeler son attention sur la mise à deux fois deux voies de la RN 164 entre Saint-Méen-le-Grand et la RN 12 au droit de Montauban-de-Bretagne.

Le plan routier breton constitue depuis des lustres une priorité pour la Bretagne. Dans ce cadre, une telle réalisation tient une place importante, tant il est vrai qu'elle constitue un maillon indispensable au développement du Centre-Bretagne, dont les activités sont principalement tournées vers l'industrie agro-alimentaire qui, vous le savez, accueille l'essentiel des emplois industriels de ce secteur géographique en difficulté.

Trois raisons militent pour une réalisation rapide de ce tronçon de voies rapides.

D'abord, le principal débouché de l'agro-alimentaire bute aujourd'hui sur le goulot d'étranglement que constitue la RN 164 après Saint-Méen-le-Grand. Il s'agit de la partie la plus fréquentée de la RN 164.

Ensuite, une plateforme ferroviaire à la Brohinière, également liée à l'agro-alimentaire, voit sa réalisation se concrétiser, ce qui accroîtra encore le trafic.

Enfin, une voie ferrée destinée au fret a été remise en état entre Mauron et la Brohinière en passant par Gaël, et va être inaugurée. Cela représente encore du trafic supplémentaire.

Face à cette situation de plus en plus préoccupante, qu'en est-il des travaux ?

Nous savons que le coût total du projet avoisine désormais les 35 millions d'euros, dont 11,1 millions pour un premier tronçon dont le financement est prévu depuis le contrat de plan État-région 2000-2006. Le financement de cette partie coûte à l'État seulement 3,8 millions, le reste étant financé par les collectivités territoriales. Les emprises foncières seront libérées à l'automne 2009, permettant un démarrage rapide des travaux.

Le second tronçon engage la réalisation d'un pont sur voie ferrée. Il semble que ces travaux soient prévus par

RFF entre 2012 et 2013. Là encore, les emprises sont acquises. Dès lors, rien ne s'oppose à une réalisation rapide du premier et du second tronçon, pour autant que l'on force un peu RFF à revoir le calendrier de la réalisation du pont. Au moment où l'État engage un plan de relance, ne serait-il pas possible d'y insérer ces travaux en une seule fois ? Une telle réalisation dans des délais très rapprochés serait une chance supplémentaire pour cette partie de la Bretagne qui souffre plus que les autres.

Par ailleurs, je le rappelle, le second tronçon, qui engage la réalisation d'un pont, est le plus accidentogène. Le plan de relance et le développement économique du Centre-Bretagne devraient permettre d'améliorer la sécurité. C'est pourquoi je vous pose la question : quand ces travaux sont-ils prévus ?

M. le président. La parole est à Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Chantal Jouanno, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Monsieur le député, vous avez attiré l'attention de Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, sur les investissements que l'État consacrerait à l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 164 entre Saint-Méen-le-Grand et la RN 12.

Le plan de relance de l'économie française comprend plusieurs opérations sur la RN 164, comme la déviation de Saint-Caradec ou l'aménagement du giratoire de Plémet entre Loudéac et Merdrignac.

Au-delà de ce plan, la poursuite de l'aménagement des routes nationales s'inscrit désormais dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires, qui succèdent aux volets routiers des contrats de plan.

Ces PDMI ont fait l'objet d'une circulaire adressée aux préfets de région le 7 octobre 2008. Ceux-ci ont été chargés d'établir une liste hiérarchisée des opérations susceptibles de faire l'objet d'un engagement certain de travaux durant la période 2009-2014, en précisant pour chaque opération les montants qu'il semble envisageable d'attendre des collectivités territoriales.

Après un examen national de l'ensemble des propositions, la liste des opérations prioritaires retenues ainsi que l'enveloppe budgétaire pluriannuelle correspondante leur ont été notifiées le 13 mai dernier. Les préfets de région vont maintenant engager les négociations financières avec les collectivités territoriales.

L'aménagement du tronçon compris entre Saint-Méen-le-Grand à l'échangeur RN 12 figure bien parmi les opérations prioritaires que l'État souhaite pouvoir réaliser dans ce cadre, et je vous confirme que le préfet de région a été mandaté en ce sens.

M. le président. La parole est à M. Marcel Rogemont.

M. Marcel Rogemont. Je voudrais rappeler, madame la secrétaire d'État, qu'il y a eu un décroisement des crédits entre les conseils généraux et l'État et qu'il faudrait que celui-ci assume plus fortement ses responsabilités dans le financement des infrastructures routières dès lors qu'elles dépendent de lui.

Données clés

Auteur : [M. Marcel Rogemont](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 711

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 mai 2009, page 4986

Réponse publiée le : 3 juin 2009, page 4756

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 26 mai 2009