

# RN164

## Aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne



### Bilan de la concertation

### REVISIONS DE CE DOCUMENT

4	21/12/2015	Compléments suite au mail du 18/12/2015	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
3	28/07/2015	Compléments suite mail du 27/07/2015	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
2	03/11/2014	Finalisation du bilan	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
1	10/10/2014	Prise en compte des remarques et compléments	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
0	2/10/2014	Première émission	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
<b>INDICE</b>	<b>DATE</b>	<b>MODIFICATIONS</b>	<b>ETABLI PAR</b>	<b>VERIFIE PAR</b>	<b>APPROBATION</b>

P:\22\WW326000.DREAL\_RN164 LOT 3 MUR DE BRETAGNE\_22\6-Conception\63-En cours\TC1\Bilan de concertation\2014 08 01 Bilan de concertation.doc



## SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE : RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU PROJET ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE.....</b>	<b>5</b>
1.1. Le cadre de l'aménagement de la RN 164.....	5
1.2. Présentation de la zone d'étude et des enjeux du projet.....	6
<b>2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET .....</b>	<b>8</b>
<b>3. EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>8</b>
<b>4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION .....</b>	<b>9</b>
4.1. Documents diffusés .....	9
4.2. Réunion publique .....	11
4.3. Permanence en mairie .....	12
4.4. Registres dans les mairies.....	12
4.5. Expression diverse des avis .....	12
4.6. Couverture médiatique de la concertation.....	12
4.7. Le recueil des avis par courriel.....	12
4.8. Le site Internet de la DREAL .....	12
4.9. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.....	13
<b>5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS.....</b>	<b>14</b>
5.1. Teneur des échanges en réunion publique .....	14
5.1.1. Les modalités et le contenu de la concertation.....	14
5.1.2. Le tracé des variantes .....	14
5.1.3. Les impacts et les mesures compensatoires.....	15
5.2. La teneur des échanges lors de la permanence.....	15
5.2.1. Le tracé des variantes .....	15
5.2.2. Les impacts et mesures compensatoires .....	15
5.3. Teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus .....	16
5.3.1. Avis sur les variantes .....	16
5.3.2. Impacts et mesures compensatoires .....	16
5.3.3. Les autres remarques.....	16
5.4. La teneur des échanges dans les registres .....	17
5.4.1. Le registre de Mûr-de-Bretagne .....	17
5.4.2. Le registre de Saint-Guen.....	17
5.4.3. Le registre de Saint-Caradec .....	17
5.4.4. Le registre de Saint-Gilles-Vieux-Marché .....	17
5.4.5. Les registres de Caurel et Saint Connec .....	17
5.5. La teneur des avis écrits .....	18
5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales .....	18
5.5.1.1. La Région .....	18
5.5.1.2. Le Département .....	18
a. Le Conseil Général.....	18
b. La conseillère générale du canton de Mûr-de-Bretagne .....	18
5.5.1.3. Les Communautés de Communes .....	18
a. Pontivy communauté.....	18
b. CIDERAL .....	18
5.5.1.4. Les communes.....	19
a. La commune de Mûr-de-Bretagne .....	19
b. La commune de Saint-Connec .....	19
c. La commune de Saint-Guen.....	19
d. La commune de Saint-Caradec .....	19
e. La commune de Saint-Gilles-Vieux-Marché .....	19
f. La commune de Caurel .....	19
5.5.2. Avis des administrations .....	20
5.5.2.1. La DREAL .....	20
5.5.2.2. La DRAC .....	20
5.5.2.3. La DDTM.....	20
5.5.3. Avis des organismes consulaires.....	21
a. La Chambre d'agriculture .....	21
b. La Fédération Départementale des Structures et Exploitations Agricole (FDSEA).....	21
5.5.4. Avis des associations .....	21
5.5.5. Avis de l'exploitant de la route (la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest - DIRO) .....	22
<b>6. SYNTHESE DES AVIS ET ANALYSE DU MAITRE D'OUVRAGE – APPORTS DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>23</b>
6.1. Le bilan de la concertation .....	23
6.1.1. Bilan quantitatif.....	23
6.1.1.1. Une concertation relativement mobilisatrice .....	23
6.1.1.2. Intérêt suscité par le projet .....	23
6.1.1.3. Les thèmes abordés .....	23
6.1.1.4. Les avis sur les variantes .....	23
6.1.1.5. Les avis sur l'option d'échange.....	23



6.1.2.	Bilan qualitatif.....	24
a.	L'agriculture.....	24
b.	Le cadre de vie – le bruit.....	24
c.	Le tracé.....	25
d.	Le demi-échangeur de Caurel.....	25
6.2.	Conclusion du maître d'ouvrage.....	26
7.	LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES .....	27
8.	LES ANNEXES.....	28

# 1. PREAMBULE : RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU PROJET ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

## 1.1. Le cadre de l'aménagement de la RN 164

Le projet objet du présent bilan de concertation consiste à aménager la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne sur une section d'environ 11km comprise entre Caurel, à l'ouest, et Colmain, à l'est. Les communes de Caurel, St Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, St Connec et Saint-Caradec sont concernées par ce nouvel aménagement.

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la région. Tout au long de son tracé, la RN164 est déjà majoritairement aménagée en route à 2x2voies.

Une partie de la section qu'il est aujourd'hui envisagé d'aménager avait déjà fait l'objet, en 1997, d'une déclaration d'utilité publique. Bien que les pouvoirs publics aient alors procédé à des acquisitions foncières, le projet n'a cependant pas vu le jour.

Ce projet global, visant à améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne, constitue un objectif majeur de l'Etat et de la Région Bretagne. En juillet 2013, le rapport de la mission parlementaire « Mobilité 21 » a souligné l'indispensable modernisation des axes routiers facteurs de désenclavement. Pour concrétiser ces orientations, l'Etat et la Région Bretagne mobilisent d'importants moyens financiers. Le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la Région Bretagne prévoit ainsi 189 millions d'euros d'investissements routiers pour la période 2009-2014. Plus de 60% de cette enveloppe, soit 116 M€ sont alloués aux opérations situées sur la RN164. Les projets de mise à 2x2 voies qui font actuellement l'objet d'études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique seront pris en compte pour préparer de futurs programmes d'investissements, notamment le prochain Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Localisation du projet



Issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995, l'aménagement en 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne s'inscrit dans un programme d'aménagement de la RN164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin, dans le Finistère. Soit 162 km de linéaire.

Enfin, le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, a réaffirmé la priorité à la finalisation de l'aménagement de la RN164, avec la conduite des études et des procédures sur toutes les sections restant à doubler.

## **1.2. Présentation de la zone d'étude et des enjeux du projet**

Les études portent sur la section de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne et assurant la liaison entre 2 sections aménagées à 2x2 voies : à l'Ouest « Déviation de Gouarec-St Gelven » et à l'Est « Déviation de St Caradec ».

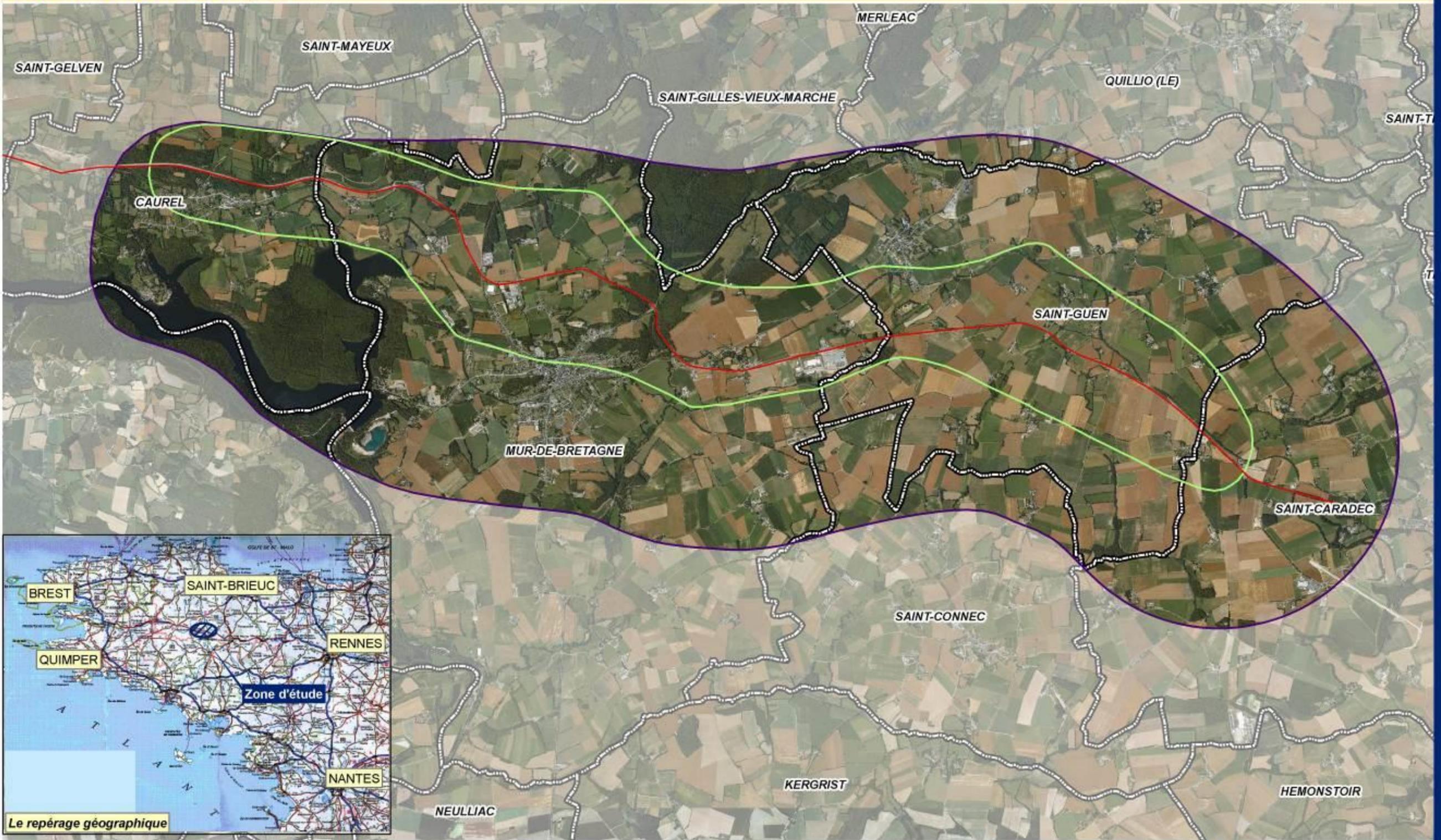
Cette section s'étend sur 11 km et est constituée :

- D'une section en déviation au Nord de la commune de Caurel sur environ 2 km ;
- D'une section Caurel Ouest – Curlan en déviation de la commune de Mûr-de-Bretagne et d'environ 4 km de long,
- D'une section Curlan – Colmain d'environ 5 km de long.

Les communes concernées sont :

- Caurel,
- Mûr-de-Bretagne,
- St-Gilles-Vieux-Marché
- Saint-Guen,
- Saint-Connec,
- Saint-Caradec.

# Localisation du projet



**Légende**

- RN 164
- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Limites communales

RN 164 : Mur-de-Bretagne  
2013-04-23\_ENV\_FO\_indA

**INGÉROP**  
Conseil & Ingénierie

**Echelle : 1/40 000**

0 500 1 000 2 000 Mètres

Fond de carte : Dailes\_Scan25  
Sources : DREAL  
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2013

## 2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative pour les 20 prochaines années, la RN164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne.

Ainsi, son aménagement vise à répondre à des objectifs tant nationaux, régionaux que locaux.

### ↳ Les objectifs nationaux (Commission « Mobilité 21 »)

- Moderniser les axes routiers qui concourent au désenclavement des territoires traversés.

### ↳ Les objectifs régionaux

- Améliorer l'accessibilité de la Bretagne

### ↳ Les objectifs locaux

- Améliorer la compétitivité du territoire
- Sécuriser la population
- La performance environnementale

## 3. EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique a été engagée par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne selon des modalités arrêtées le 28 mai 2014 (*cf. Annexe 1*) en vertu des dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Le projet de mise à 2x2 voies dans le secteur de Mûr-de-Bretagne répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis à obligations de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

Les communes concernées avaient préalablement été sollicitées pour avis sur les modalités de concertation par courrier du 11 mars 2014 du Préfet de Région (*Cf. Annexes 2*). Les communes concernées n'ont pas émis d'opposition aux modalités proposées (*Cf. Annexes 3*).

Ainsi, la concertation s'est déroulée du mardi **10 juin au vendredi 11 juillet**. Elle a porté sur les trois variantes d'aménagement : l'aménagement dit « sur place », le tracé nord et le tracé sud.

Ces variantes ont des points communs. Tous trois prévoient ainsi l'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel en extrémité ouest du projet. En matière de création d'échangeurs, les trois variantes envisagent les mêmes aménagements : la création de deux échangeurs (l'un à l'ouest pour desservir Mûr-de-Bretagne, l'autre à l'est pour desservir la zone d'activités de Guergadic et les bourgs de Saint-Guen et Saint-Connec). De plus, afin d'offrir un accès direct au lac de Guerlédan en venant de l'Est, le projet envisage également une option qui consiste à créer éventuellement un demi-échangeur supplémentaire au niveau de Caurel.

Elle s'est appuyée notamment **sur un dossier de concertation**, où figurait :

- Un rappel des objectifs et des modalités de concertation,
- Un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation,
- Le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé,
- La présentation des différentes variantes envisagées ainsi que l'option d'échange,
- Une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés.

La concertation avait pour objectifs de recueillir les avis :

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

A l'issue de la concertation, il s'agit 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 publique.

Le suivi du déroulement des études est assuré par un comité de pilotage, réuni les 15 janvier 2013, 15 novembre 2013 et 14 février 2014 et qui associe : communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, Pays de COB et de Pontivy, Conseil Régional de Bretagne, Conseil Général des Côtes d'Armor, DDTM, chambres consulaires, associations de protection de l'environnement.

## 4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

La concertation s'est officiellement déroulée du 10 juin au 11 juillet : cette période correspond à la tenue de la réunion publique et de la permanence, à la mise à disposition des registres en mairie et à la réception des avis via l'adresse mail dédiée au projet.

Le dossier de concertation a été adressé directement aux acteurs institutionnels le 12 juin 2014.

La concertation s'est néanmoins poursuivie au-delà de cette période pour ces acteurs institutionnels qui avaient jusqu'au 13 septembre 2014 pour donner leurs avis.

Le maître d'ouvrage a varié les modes et les temps de concertation. Un bilan en termes d'organisation est présenté ci-après.

### 4.1. Documents diffusés

Environ 50 exemplaires **du dossier de concertation** (document couleur, format A3, 70 pages) ont été diffusés (Cf. *dossier de concertation en Annexe 4 et liste des destinataires en Annexe 5*) ou mis à disposition dans les mairies. 65 téléchargements ont été par ailleurs relevés.

Une affiche d'information de la concertation et de la réunion publique a été adressée à 158 riverains.



Dossier de concertation

### 3 Le projet soumis à la concertation

**Principes généraux de l'aménagement**

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti-pris d'aménagement de la RN 164 comme étant une 2x2 voies, dotée d'échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express. Cette dernière mention entraîne l'interdiction de la circulation des engins agricoles, piétons et cycles. En découle l'obligation de créer un itinéraire de substitution pour ces usagers.

En cohérence avec le reste de l'aménagement de la RN 164, la vitesse sur le nouveau tronçon en 2x2 voies y sera limitée à 110km/h. Cela garantit un gain de temps de parcours pour les usagers, qui est d'autant plus important que les possibilités de dépassement des poids lourds seront plus nombreuses sur la 2x2 voies tandis qu'inversement les carrefours y seront inexistant.

**Trois variantes retenues**

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude, puis soumises au comité de pilotage (voir encadré), trois options ont été en fine retenues comme pertinentes :

- la variante « aménagement sur place », page 14
- la variante sud, page 16
- la variante nord, page 18

Il s'agit de trois tracés qui, au terme d'une analyse multicritères affinée, présentent le meilleur bilan avantages-inconvénients (la synthèse de l'analyse multicritères des variantes écartées est présentée en annexe du présent dossier).

**Les points communs des 3 variantes**

Avant d'explorer les caractéristiques de chaque variante, dans la suite de ce document, notons les points communs qui les rapprochent, à savoir la question des échangeurs et le doublement de la déviation de Caurel.

→ Deux échangeurs validés, un troisième en option

L'étude de trafic ayant mis en évidence des flux plus importants provenant de la RD 767 (liaison vers Guingamp au nord et Lorient au sud) et de la RD 35 (liaison vers Saint-Brieuc au nord), chaque variante prévoit deux échangeurs destinés à faciliter ces mouvements : à l'ouest, un échangeur avec la RD 767 et, à l'est, un échangeur avec la RD 35 et situé au niveau de la RD81.

Quelle que soit la variante, le positionnement de ces échangeurs est quasiment identique.



Echangeur ouest dans le cas de la variante « aménagement sur place », aménagement quasiment identique pour les deux autres variantes.



Environ 2000 **plaquettes d'information** (résumé du dossier de concertation) ont été diffusées auprès des riverains, des communes, des participants de la réunion publique (cf. Annexe 6)



Plaquette d'information

### 3.4 Analyse comparée des trois variantes

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères objective.

Convertie en tableau, avec des indicateurs de couleur verte, orange et rouge, cette grille permet de comparer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.

**Forces et faiblesses de la variante « Aménagement sur place »**

En s'appuyant sur la RN 164 actuelle, qu'il vient doubler, ce tracé permet de minimiser les impacts sur l'activité agricole et d'éviter toute nouvelle coupure dans le paysage.

Il engendre, cependant, d'importants excédents de terres et génère des nuisances supplémentaires pour les riverains des secteurs agglomérés (Carlan...). Il ne permet pas, en outre, d'éviter de manière optimale les espaces remarquables et protégés, avant tout au niveau du franchissement du Poulancre.

Critères	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Milieu physique	Très défavorable (rouge)	Defavorable (orange)	Defavorable (orange)
Milieu naturel	Très défavorable (rouge)	Defavorable (orange)	Defavorable (orange)
Paysage	Favorable (vert)	Defavorable (orange)	Defavorable (orange)
Activité agricole	Favorable (vert)	Defavorable (orange)	Defavorable (orange)
BSTI et nuisances sonores	Très défavorable (rouge)	Defavorable (orange)	Defavorable (orange)
Développement économique	Favorable (vert)	Favorable (vert)	Favorable (vert)
Sécurité	Favorable (vert)	Favorable (vert)	Favorable (vert)
Coût	103 Mc	101 Mc	101 Mc

■ Très favorable  
■ Favorable  
■ Pas d'impact  
■ Défavorable  
■ Très défavorable

**La concertation préalable, un temps d'information et de dialogue**

Du 10 juin au 11 juillet 2014, pendant 5 semaines, nous comptons sur votre avis pour enrichir le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

**Les principes de la concertation**

Prévue par la réglementation, la concertation préalable vise à informer le public sur le projet, écouter les avis de chacun et dialoguer sur les différentes variantes soumises au débat. Un temps d'échange utile pour que le maître d'ouvrage prenne la mesure des attentes des usagers et des collectivités et les intègre au projet définitif.

**Des outils pour s'informer**

→ Consulter le dossier de concertation : disponible dans les mairies de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché et Saint-Guen ainsi que sur le site Internet [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr), le dossier de concertation présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques de chaque variante.

→ La plaquette de présentation que vous avez entre les mains est aussi disponible dans les mairies et sur Internet.

**Des rendez-vous pour dialoguer**

→ Une réunion publique se tiendra à Mûr-de-Bretagne, le 16 juin 2014 à 18h30 à la Halle aux loisirs, rue de la Traversière à Mûr-de-Bretagne : le projet sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.

→ Donner votre avis, tout au long de la concertation : via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse [rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)

→ Une permanence des services de l'État se tiendra le 24 juin 2014 de 10h00 à 17h00 à la salle principale du foyer culturel de Mûr-de-Bretagne, rue du Pont de Fer 22530 Mûr-de-Bretagne

**Les suites à donner à la concertation**

→ A l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique.

La variante retenue fera ensuite l'objet de nouvelles études techniques, en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation. S'ouvrira alors une nouvelle séquence de 2 à 3 ans également au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques, les éventuelles démarches d'aménagement foncier... avant le démarrage des travaux proprement dits, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

**Financement du projet**

→ Les études du projet sont financées à parts égales par l'État et la Région Bretagne, dans le cadre d'un programme global sur la RN164.



[RN164]



## 4.2. Réunion publique

Une réunion publique s'est déroulée le 16 juin 2014, plus de 100 personnes étaient présentes. Elle a été annoncée par voie de presse et au moyen d'affiches (Cf. Annexe 7) remises par le maître d'ouvrage aux communes. 158 riverains avaient été informés directement par courrier.

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



**RN 164 mise à 2 x 2 voies**  
Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

**RÉUNION PUBLIQUE**  
16 juin 2014 à 18h30  
à la Halle aux loisirs,  
rue de la Traversière 22530 Mûr-de-Bretagne

**Pour vous informer**

Consultez le site Internet de la DREAL Bretagne [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

Consultez le dossier de la concertation dans les mairies de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen

Rencontrez les services de l'État lors de leur permanence le 24 juin 2014 de 10h00 à 17h00 à la salle principale du foyer culturel de Mûr-de-Bretagne, rue du Pont de Fer 22530 Mûr-de-Bretagne

**Pour donner votre avis ou poser vos questions**

Adressez un courriel à l'adresse suivante : [rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)

Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen

[RN164]



Le compte rendu figure *en annexe 8* et la teneur des échanges est résumée *au paragraphe 5.1*.

Ce temps d'échange animé par la DREAL Bretagne a permis de présenter les objectifs de la concertation et les enjeux du projet, puis les variantes et option d'échange soumises à la concertation.

Les débats se sont déroulés dans de bonnes conditions ayant pu permettre de nombreux échanges (34 questions/observations recueillies).

Cette réunion a ainsi permis de s'exprimer autour du projet et au Maître d'ouvrage de répondre aux interrogations des citoyens.

25 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 80 % pour l'information sur la tenue de la permanence, 92 % sur les conditions d'accueil, 60 % sur la qualité et la pertinence des réponses, 72 % sur les supports utilisés, 76 % sur le déroulé global.

### **4.3. Permanence en mairie**

Le 24 juin 2014, une permanence s'est déroulée dans la salle culturelle de Mûr-de-Bretagne. Au total 32 personnes se sont présentées au cours de la journée. Le Compte rendu de cette permanence est présenté *en Annexe 9*.

Cette permanence a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques sur le périmètre d'étude. Les questions de tracés des différentes variantes et leurs impacts (sonores notamment) ont largement été évoqués.

21 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 61 % pour l'information sur la tenue de la permanence, 100 % sur les conditions d'accueil, 82 % sur la qualité et la pertinence des réponses, 88 % sur les supports utilisés, 87 % sur le déroulé global.

### **4.4. Registres dans les mairies**

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 5 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Ils ont permis de recueillir plus de 33 observations répartis de la manière suivante :

- Saint-Caradec : 1 observation,
- Saint-Guen : 6 observations,
- Mûr-de-Bretagne : 24 observations,
- Sain-Gilles-Vieux-Marché : 2 observations,
- Caurel et Saint-Caradec : pas d'observations.

Les remarques recueillies dans les registres figurent en *Annexe 10* du présent bilan, et leur teneur est détaillée *au paragraphe 5.4*.

### **4.5. Expression diverse des avis**

La concertation a donné lieu à la création d'un collectif autour du hameau des habitants et propriétaires des villages de la Roche, Pont Quémer, Kerbotin et Curlan : 37 co-signataires.

### **4.6. Couverture médiatique de la concertation**

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué en date du 4 juin 2014 indiquant les modalités de participation du public (Cf. Annexe 6).

Les principales coupures de presse sont jointes *en annexe 8* du présent bilan.

### **4.7. Le recueil des avis par courriel**

Une adresse mail dédiée au projet ([RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)) a permis de recueillir 10 avis.

### **4.8. Le site Internet de la DREAL**

Des pages spécifiques dédiées au projet ont été ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne et sont régulièrement alimentées en fonction de l'avancée des études. Il y a eu près de 800 visites.

INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS

Sites utiles

Le service Infrastructures, Sécurité, Transports

Infrastructures

Investissements routiers

La politique d'investissement routier

La carte des opérations routières en Bretagne

**La description des opérations**

Répartition des opérations routières entre les responsables d'opérations

Déplacements et transports

Sécurité routière

Bruit lié aux transports

Véhicules

Transports routiers

### RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)

27 juin

**La Concertation publique**  
*Objectifs, comment s'informer ? comment participer ?*

La DREAL Bretagne envisage l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Elle organise, du 10 juin au 11 juillet 2014, une concertation publique sur ce projet (voir le communiqué de presse du 4 juin 2014)



**Les objectifs**  
Les objectifs de cette concertation sont :

- Informer 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 un scénario, qui sera approfondi.

**Comment s'informer ?**  
Vous pouvez télécharger le [dossier de concertation](#) qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés ([Variante « aménagement sur place »](#), [variante Nord](#) et [variante Sud](#)).  
Vous pouvez aussi le consulter, pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint Gilles Vieux Marché, Saint Guen, Saint Connec et Saint Caradec.  
Vous pouvez aussi consulter la [plaquette](#).

*Avertissement*  
*Les tracés présentés sont des esquisses établies pour vérifier la faisabilité technique de chaque principe de variante. Le tracé retenu parmi les 3 variantes sera affiné à l'issue de la concertation et pourra ainsi en différer pour minimiser certains impacts en tenant compte notamment des observations recueillies au cours de la concertation.*

Une réunion publique a eu lieu le :

lundi 16 juin 2014 à 18h30  
la Halle aux Loisirs, Rue de la traversière – 22530 Mûr-de-Bretagne

Retrouvez le [support de présentation](#) utilisé lors de la réunion ainsi que le [compte-rendu de la réunion publique](#).

## 4.9. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage

La concertation a été menée sous l'animation de Pierre-Alexandre Poivre, chef de la division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement De Bretagne.

Il a été appuyé par M. Braguier, Chef de projet à la DREAL qui a notamment assuré la permanence à Mûr-de-Bretagne.

Extrait du site Internet de la DREAL

## 5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS

### 5.1. Teneur des échanges en réunion publique

Les principales préoccupations exprimées lors de la réunion publique de Mûr-de-Bretagne peuvent être regroupées autour de 3 grands thèmes qui sont les suivants :

- Les modalités et le contenu de la concertation (5 interventions);
- Le tracé des variantes (6 interventions) ;
- Les impacts et mesures compensatoires (12 interventions).

Des questions et remarques plus générales ont également été émises.

#### 5.1.1. Les modalités et le contenu de la concertation.

Tout d'abord, des questions/interrogations générales sur **le déroulement de la concertation** ont été abordées :

- Une personne s'interroge sur le calendrier de réalisation du projet et une autre souhaiterait savoir à quel moment le choix de la variante sera retenu,
- Une troisième demande des informations sur le déroulement de la permanence en mairie (prévue 24 juin 2014).

Puis, deux remarques plus précises sur **les documents diffusés** ont été faites. Elles concernent les photomontages. :

- Une première personne demande s'il est possible de les déposer sur le site Internet de la DREAL,
- Une seconde se demande pourquoi tous les hameaux ne sont pas représentés.

#### 5.1.2. Le tracé des variantes

**Sur la manière de concevoir les tracés** tout d'abord, deux remarques ont été faites sur la priorisation des enjeux. Les personnes regrettent que les enjeux environnementaux et notamment les mesures d'évitement sur les zones humides sont privilégiées par rapport aux terres agricoles.

#### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**Concernant la priorisation des enjeux, le choix a été fait dans le dossier de concertation (pour faciliter la compréhension et l'expression de tous) de réaliser une analyse comparative thématique par code couleur sans priorisation.**

**Ainsi, tous les critères présentés peuvent avoir leur importance, la concertation est bien là pour permettre de mesurer le poids que chacun donne aux différents enjeux avant de faire un choix.**

**Toutefois, lors des réunions publiques, la DREAL a rappelé qu'il était de son devoir compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels sur la zone d'étude d'appliquer la doctrine consistant à « éviter, réduire et compenser » les impacts du projet.**

**Cette doctrine conduit les maîtres d'ouvrage, lors de la conception de leurs projets, à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible ce qui explique les mesures d'évitement sur les zones humides.**

#### Sur les tracés présentés :

- Une personne demande s'il est possible de « faire un mix » entre plusieurs variantes.
- Une seconde craint qu'avec les variantes ASP et Sud, la desserte Poids-lourds entre St-Gilles-Vieux-Marché et la RN164 pose des difficultés avec l'obligation d'emprunter la RD63 au sud de l'actuelle RN164 pour se raccorder à l'itinéraire de substitution. Il est rappelé que ce tronçon de voie est aujourd'hui interdit au Poids-Lourds et que sur la vue en plan présentée ce raccordement semble délicat.

Enfin, une dernière s'interroge sur la localisation des bassins de rétention qui ne figurent pas sur les plans.

#### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**Concernant le premier point, la DREAL rappelle qu'à ce stade d'avancée du projet aucune solution n'est encore figée.**

**Concernant le second point, le DREAL précise que les études ont été faites dans le respect des normes de conception routière et de la topographie des lieux.**

**Une remarque concerne le 1/2 échangeur de Caurel.** Au vu des enjeux touristiques de la zone d'étude, cette personne est surprise du caractère optionnel du 1/2 échangeur dans le projet présenté.

#### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**Sur la section d'étude d'une longueur de 11 km, il est prévu dans tous les cas, la création de deux points d'échange. De part et d'autre de la section d'étude deux échangeurs se trouvent également à moins de 3 km.**

**Aussi, après mise en service de la section, on peut considérer que la zone d'étude sera bien desservie avec 4 points d'échanges en 17km. C'est pourquoi, le demi-échangeur de Caurel au vu de son coût et des difficultés techniques de réalisation a été proposé comme une option dans le dossier de concertation.**

### 5.1.3. Les impacts et les mesures compensatoires.

Les observations exprimées concernent :

- **Les impacts agricoles** (5 remarques) : Une première personne souhaite connaître la consommation agricole. Au vu des chiffres annoncés (70 à 90 ha), deux personnes demandent que dès à présent des réserves foncières soient constituées. Une dernière remarque concerne les impacts de la phase travaux notamment en termes d'occupations temporaires.
- **Les impacts sonores** : une observation concerne le déroulement de la campagne de mesures de bruit.
- **Les impacts économiques** (3 avis) : Une première remarque concerne le garage Philippo et notamment la question de sa pérennité dans le cas de la variante ASP. En effet, si cette variante était retenue le garage serait alors très mal desservi (desserte en cul de sac).

Les deux autres remarques concernent les impacts en termes d'urbanisme sur la zone d'activités de Guergadic (délais pour dépôt de PC, conséquence sur la loi Barnier.)

- **Les impacts financiers** (3 remarques) : Deux remarques concernent la dépréciation des biens et la prise en compte de cette perte financière liée à la réalisation du projet. Une personne craint également que le projet ne pénalise les transactions immobilières en cours.
- **Les impacts paysagers** : Une personne s'inquiète de l'impact du viaduc dans le paysage.

#### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**La phase suivante des études permettra de proposer des mesures de réduction des impacts engendrés par le projet.**

**Concernant les impacts agricoles, lorsque la variante sera retenue un diagnostic précis sera réalisé individuellement avec chaque exploitant. Cette étude d'impact agricole permettra de mettre en lumière le besoin ou non d'ajouter au projet des franchissements agricoles et d'optimiser leur positionnement, ou des voies de désenclavement de certaines parcelles. L'analyse globale permettra également de juger de la pertinence d'envisager la réalisation d'un aménagement foncier.**

**En matière de nuisances sonores, la phase suivante des études permettra de proposer les mesures de réduction du bruit (écrans ou merlons anti-bruit) à réaliser en application des réglementations, et à les soumettre à concertation.**

**Concernant la desserte du garage, les études préalables ont montré que les variantes n'avaient pas les mêmes conséquences sur son activité. Ce point a fait l'objet d'une attention particulière dans la réalisation de l'analyse comparative.**

**Enfin, sur les délais de réalisation des études, les engagements pris récemment et notamment «le pacte d'avenir de la Bretagne» confirme l'engagement politique sur ce projet. Le rythme affiché sur cette section est réaliste compte tenu des contraintes réglementaires qui pèsent sur de tels projets.**

## 5.2. La teneur des échanges lors de la permanence

La permanence organisée par la DREAL a permis de mettre en avant les thématiques qui préoccupent, inquiètent ou simplement soulèvent des interrogations de la part des riverains. Cette réunion a été l'occasion d'évoquer « les cas particuliers » et d'ainsi mieux mesurer l'impact des différentes variantes sur les personnes directement concernées.

### 5.2.1. Le tracé des variantes

Une des premières demandes des personnes qui se sont présentées à la permanence concerne le tracé plus précis des variantes. Afin de répondre à leurs attentes, des grands plans ont été édités et affichés dans la salle.

Ainsi, pour chaque personne qui s'est présentée, si elle souhaitait, une présentation succincte des trois tracés était faite par le Maître d'Ouvrage.

### 5.2.2. Les impacts et mesures compensatoires

A l'issue de la présentation des variantes, les problèmes particuliers ont été évoqués. Ainsi près de 30 remarques concernent les impacts et mesures liées aux différentes variantes présentées.

Les sujets qui ont été les plus abordés concernent :

- **Les impacts agricoles** (15 avis) : avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire et des gênes occasionnées pour les déplacements de bétail. Les exploitants présents ont exprimés le souhait de voir se créer une réserve foncière.
- **Les impacts humains** (11 avis) : avec des craintes en termes de nuisances sonores, visuelles (hauteur des remblais, coupe d'arbres..).
- **Les impacts économiques** (2 avis) : Les deux avis concernent le garage Philippo et les conséquences sur l'activité des différents tracés et notamment de la variante dite « ASP ».
- **Les impacts financiers** (1 avis) : ce dernier concerne une personne qui est en cours d'achat d'une maison. Cette dernière précise que devant l'incertitude de la variante retenue, elle préfère se retirer de la négociation au risque de perdre sa mise de départ.

### 5.3. Teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus

Ces échanges ont donné lieu à la réception de 9 mails et 7 courriers. A noter que deux personnes ont émis un avis via les deux moyens d'expression.

Les remarques qui ont été émises peuvent être classées en trois catégories :

- Les avis argumentés sur les trois variantes soumises à la concertation (5 interventions)
- Les impacts localisés de chaque variante. (7 interventions)
- Les autres remarques (4 interventions)

#### 5.3.1. Avis sur les variantes

5 personnes ont exprimées leur avis sur les variantes soumises à la concertation, les arguments mis en avant pour ou contre chaque variante sont présentés dans les tableaux suivants :

Variante nord	
Pour	Contre
Plus directe, Pas de destruction de bâti, Aucune atteinte à la qualité de vie des habitants, Pas de séparation entre le hameau de Curlan et Mûr-de-Bretagne, Moins visible dans le paysage, Moins d'habitations de part et d'autres (moins de pollution).	Impact sur le jardin du Botrain, Impact paysager du viaduc, Pénalise St-Guen.

Variante sud	
Pour	Contre
Facilite le développement de la zone d'activités de Guergadic Impacte des terres de moins bonne qualité	Nuisances sonores pour les hameaux situées au sud de la RN164 actuelle.

Variante dite « ASP »	
Pour	Contre
	Destruction d'habitations dont certaines anciennes et typiques (maisons dites « Le cerf »), Coupure d'un hameau, Impacts et modification du paysage rupestre du Pont Quemer, Nuisances pour les habitations situées de part et d'autres, Difficultés pour la circulation des engins agricoles, Impact visuel du remblai pour certaines habitations, Mauvaise desserte du garage automobile. Coût de la variante

#### 5.3.2. Impacts et mesures compensatoires

Suite à la présentation des trois tracés, les personnes se sont exprimées sur les impacts des variantes sur leur habitation et/ou leur activité. Ainsi, 7 avis ont été émis par rapport à des préjudices subis liés à une ou plusieurs variantes.

Ces avis sont surtout liés à la variante dite « ASP » dans la mesure où cette dernière entraîne la destruction d'habitations et se situe à proximité de plusieurs hameaux (Curlan, Kerbotin notamment..).

#### 5.3.3. Les autres remarques

Deux personnes se sont exprimées pour le 1/2 échangeur de Caurel. Ces avis sont motivés par les enjeux touristiques que représente le lac de Guerlédan.

Enfin, une personne regrette l'absence de solution alternative proposée par la maîtrise d'ouvrage pour s'éloigner de son habitation. En effet, quelque soit la variante retenue, elle subira des préjudices plus ou moins importants. Cette même personne constate également que le projet présenté ne prévoit pas la suppression de la zone accidentogène du carrefour de Toul Houz. Au regard des deux arguments mise en avant, elle propose une alternative de tracé qui consiste à réutiliser la RN164 au droit du carrefour de Toul Houz.

#### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**Concernant le carrefour de Toul Houz, dans toutes les variantes, sa configuration sera modifiée car l'ancienne RN164 ne supportera qu'un trafic très réduit, sans poids-lourds ou presque et donc l'insécurité du carrefour s'en trouvera grandement diminuée.**

**De plus, à ce stade des études, les aménagements complémentaires à l'ancienne RN n'ont pas été étudiés mais des mesures d'accompagnements pourront être envisagés (modification des régimes de priorité..).**

**Concernant l'alternative de tracé, au vu des caractéristiques de l'actuelle RN164 au droit du virage de Toul Houz, la solution proposée se heurte à de grandes difficultés de conception et ne pourra à terme accepter une vitesse de 110km/h.**

## 5.4. La teneur des échanges dans les registres

### 5.4.1. Le registre de Mûr-de-Bretagne

23 observations ont été recueillies sur le registre. Ces dernières concernent exclusivement les impacts du projet.

**Les enjeux agricoles** ont été évoqués à 10 reprises et notamment au travers :

- Des pertes de terres,
- Des problèmes de déplacement de troupeau,
- Des accès aux parcelles,
- Des échanges de parcelles,

**Les enjeux humains** ont été évoqués à 9 reprises avec des craintes sur :

- La dévalorisation bien,
- Les nuisances sonores et visuelles,
- La pollution engendrée par le trafic
- La destruction de leur habitation.

Sur ce point, les habitants des hameaux de Curlan, Kerbotin ont fait part de leur crainte envers la variante dite « Aménagement sur Place » très pénalisante pour eux.

**Les enjeux économiques** ont été évoqués à 2 reprises et concernent le garage Philipppo. Le propriétaire et le locataire craignent pour la survie de leur activité (5 salariés) en cas de réalisation du projet et notamment si le choix se portait sur la variante dite « Aménagement sur Place » qui conduit à un isolement de leur activité (le garage perdra son accès direct à la RN164 avec une desserte en cul de sac). Cette variante conduirait alors selon leurs propos à « *la mort du garage* ».

**Sur la question de l'option d'échange** pour Caurel soumise à la concertation, trois personnes se sont exprimées:

- Deux contre, elles jugent le coût et les impacts démesurés par rapport aux avantages induits,
- Une pour, elle juge que ce dernier est important pour le développement de la commune de Caurel (enjeux touristiques)

Enfin, une personne ajoute que le projet ne s'inscrit pas dans les objectifs du Pacte d'avenir en pénalisant le monde agricole.

### 5.4.2. Le registre de Saint-Guen

Les 6 observations recueillies concernent les impacts du projet et notamment ceux relatifs à la variante nord. Pour les habitants de Saint-Guen cette dernière est pénalisante. Parmi les arguments avancés, l'impact sur le jardin du Botrain classé jardin remarquable a été évoqué à 5 reprises.

### 5.4.3. Le registre de Saint-Caradec

Une remarque a été recueillie, elle exprime un souhait de voir se constituer une réserve foncière. Au vu des enjeux agricoles, la question de la réalisation d'un aménagement foncier a également été évoquée.

### 5.4.4. Le registre de Saint-Gilles-Vieux-Marché

Deux remarques ont été recueillies. Une première est liée à la desserte Poids-Lourds entre la commune de Saint-Gilles-Vieux-Marché et le RN164. Aujourd'hui, au vu des contraintes techniques de la RD 767 (pente), les camions privilégient un passage par la RD63 pour rejoindre la RN164. Dans le cas des variantes dite « Aménagement sur place » et de la sud, les camions devraient pour rejoindre la RN164, prendre la RD63, passer sous la RN164, continuer sur la RD63 (côté Sud) et récupérer l'itinéraire de substitution. La personne qui s'est exprimée craint que les caractéristiques de la RD63 « sud » et le raccordement entraînent des difficultés pour les Poids-Lourds (notamment en hiver). En effet, cette RD63 « sud » est actuellement interdite au 3.5T.

Dans le cas de la variante nord, ce problème ne se pose pas car les camions pourront récupérer l'actuelle RN164 qui deviendra alors l'itinéraire de substitution et n'emprunteraient pas le RD63 « sud ».

### 5.4.5. Les registres de Caurel et Saint Connec

Aucune remarque n'a été recueillie pour ces deux communes.

## 5.5. La teneur des avis écrits

L'ensemble de ces avis sont repris en *Annexes 13*.

### 5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales

#### 5.5.1.1. La Région

Par courrier en date du 25 septembre 2014, la Conseil Régional de Bretagne :

- constate que la variante « Aménagement sur Place » lui paraît la moins pertinente prend note des avantages/inconvénients contrastés des autres solutions et propose « la recherche d'une tracé consensuel de manière à :

- ↳ préserver une extension possible de la zone d'activités de GUERGADIC vers le nord tout en réduisant l'effet de coupure pour le milieu agricole
- ↳ traverser le plus respectueusement la vallée du Poulancre et mettre en valeur ce secteur touristique en intégrant le plus harmonieusement possible l'ensemble du tracé ».

#### 5.5.1.2. Le Département

##### a. Le Conseil Général

Dans son avis formulé par courrier du 22 septembre 2014, le Conseil Général des Côtes d'Armor au regard des critères d'accessibilité et de fonctionnalité territoriale privilégie les variantes « Aménagement sur place » et Sud qui permettraient à terme de connecter la future déviation de Mûr-de-Bretagne, tout en rappelant que ce projet n'est inscrit à ce stade qu'en « opération de réserve » au Schéma Routier Départemental.

La variante Nord leur apparaît par rapport à ce projet « *beaucoup trop éloignée de la voie départementale* ».

Concernant le demi-échangeur de Caurel, le Conseil Général, souhaite que les études liées à cette option d'échange soient poursuivies « *au regard des enjeux d'accessibilité du territoire et notamment pour les usagers en provenance de Rennes* ». ». Il rappelle les engagements passés de l'Etat à ce sujet mais laisse ouverte la possibilité de toute autre approche de raccordement ou de rétablissement.

##### b. La conseillère générale du canton de Mûr-de-Bretagne

Par son courrier en date du 12 septembre 2014, la Conseillère Générale du Canton de Mûr-de-Bretagne, a exprimé son avis sur les trois variantes soumises à la concertation.

Après croisement de critères sociaux, humains, économiques et environnementaux, l'avis exprimé est le suivant :

- La variante sur Place présente « l'avantage de s'appuyer sur les acquis de la précédente DUP » mais reste très pénalisante pour le milieu humain, l'avenir du garage et le développement de la zone économique de Guergadic.

- La variante Nord respecte mieux le site Natura 2000 mais la création d'un viaduc aura « *un impact significatif sur le paysage* ». De plus, il est mentionné que cette variante ne tient pas compte du projet de départemental de déviation Sud de Mûr-de-Bretagne.

- La variante Sud présente plusieurs avantages :
  - o Capitaliser les acquis de la précédente DUP (notamment sur sa partie Ouest),
  - o Evite les hameaux de Curlan et Coet Prat,
  - o Préserve le garage et le jardin remarquable du Botrain,
  - o Permet le développement de la ZA du Guergadic

Au regard de ces arguments, la variante Sud est celle qui retient la préférence.

Sur la suite du projet, Mme la Conseillère Générale évoque deux points particuliers :

- Sur la question des impacts agricoles, il est rappelé que des réserves foncières devront être constituées avec l'appui de la SBAFER,
- Sur la question de la desserte de la commune de Caurel, il est rappelé qu'au regard des enjeux touristique de la région une solution devra être proposée.

#### 5.5.1.3. Les Communautés de Communes

##### a. Pontivy communauté

En date du 10 septembre 2014, les membres du bureau communautaire « *ont décidé de suivre l'avis du conseil municipal de sa commune membre et se sont prononcés en faveur de la variante Sud* »

##### b. CIDERAL

La CIDERAL s'est réunie en Conseil Communautaire en date du 1<sup>er</sup> juillet 2014. La délibération de son conseil est la suivante :

« *Nœud de communication breton, la RN164 constitue un enjeu de développement pour le territoire de la communauté de communes CIDERAL, ou transitera un mélange de flux locaux et nationaux. Le projet de RN164 porté par l'Etat tel que prévu à ce jour, ne semble pas offrir toutes les conditions de desserte optimales pour le secteur Ouest de Plémet et le secteur de Caurel/Beaurivage.*

*Afin de répondre aux enjeux de développement, d'attractivité, de dynamisme économique et touristique, la CIDERAL considère qu'il est primordial de revoir la desserte et l'accessibilité de ces deux secteurs.*

*C'est dans cette perspective que les membres du Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :*

1. *Réclame à l'Etat un échangeur complet pour desservir le secteur Ouest de la commune de Plémet.*
2. *Réclame à l'Etat un demi-échangeur pour desservir la commune de Caurel et en particulier le site touristique de Beaurivage. »*

#### 5.5.1.4. Les communes

##### a. La commune de Mûr-de-Bretagne

En date du 26 Août 2014, après avoir présenté les trois variantes, « Monsieur le Maire a invité son conseil à prendre position sur les tracés Nord et Sud, la variante aménagement sur place étant la plus contraignante ». Après avoir précisé que tous les tracés impactent la population, Monsieur le Maire a mis en avant la variante Sud.

Les raisons motivant ce choix sont les suivantes :

- Le côté vitrine pour l'agglomération et la mise en valeur de la ZA de Guergadic,
- La possibilité de préparer une déviation Sud de Mûr au plus proche de Mûr et pouvant desservir le lac de Guerlédan,

Les autres points soulevés au cours du Conseil :

**La question des échangeurs**, « M. le Maire propose de les conceptualiser :

- Echangeur Est « Porte de Bretagne », à vocation économique et d'identification du territoire, desservant Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen, Saint-Connec,
- Echangeur Ouest « Guerlédan », à vocation touristique commune pour Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Gilles-Vieux-Marché.

**La mise en place d'une signalétique touristique** à la hauteur du dimensionnement du territoire a également été demandée.

**Sur la question du demi-échangeur de Caurel**, M le Maire souligne son impact sur le foncier agricole et considère qu'un positionnement plus à l'ouest sur la commune de Caurel semble le plus pertinent.

Le conseil s'est également exprimé **sur la nécessité de sécuriser le carrefour de Toul Houz** par un rond-point.

A l'issue de ces échanges, Monsieur le Maire a invité son conseil a voté à bulletin secret.

**De ce vote, il en ressort :**

- **1 voix pour la variante « aménagement sur place »**
- **1 voix pour la variante Nord**
- **13 voix pour la variante Sud**
- **4 abstentions.**

##### b. La commune de Saint-Connec

En date du 17 juillet 2014, la commune a délibéré « favorablement sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne, notamment par rapport au positionnement de l'échangeur de Coët Prat ».

##### c. La commune de Saint-Guen

En date du 3 septembre 2014, la commune de Saint-Guen a délibéré « favorablement et à l'unanimité pour la variante Sud. » Les élus ont également fait part de leur satisfaction sur la position de l'échangeur situé à Coët Prat. La commune ajoute qu'elle souhaite également être sollicitée pour l'appellation de l'échangeur.

##### d. La commune de Saint-Caradec

En date du 15 Juillet 2014, la commune de Saint Caradec a délibéré sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne en précisant « que l'assemblée n'avait pas d'objection particulière à émettre concernant le dossier soumis à enquête publique », l'assemblée souhaite toutefois « qu'une attention particulière soit portée à Caurel en direction du site de Beausoleil ».

##### e. La commune de Saint-Gilles-Vieux-Marché

En date de 10 septembre 2014, après avoir pris connaissance des trois variantes, le Conseil Municipal à donner un avis consultatif. Ce dernier s'est prononcé « en faveur de la variante Sud mais a émis des réserves quant à l'utilité du second viaduc ».

##### f. La commune de Caurel

En date du 20 septembre 2014, la commune de Caurel a délibéré et à l'unanimité « le Conseil Municipal fait le choix du tracé Sud et envisage le projet du demi-échangeur version variante Est »

## 5.5.2. Avis des administrations

### 5.5.2.1. La DREAL

Par courrier en date du 16 septembre 2014, **la DREAL Bretagne, Service Patrimoine naturel**, a fait part de ses observations sur le dossier.

Concernant l'enjeu de franchissement du Poulancre, elle relève que :

- La variante « aménagement sur place » génère un impact notable sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre et sur les espèces protégées :
  - ↳ la pertinence du tracé nord vis-à-vis des espèces n'est pas suffisamment souligné dans le dossier
  - ↳ les caractéristiques techniques des ponts proposées pour les variantes « aménagement sur place » et Sud ne présentent aucune garantie d'efficacité pour le transit des Chiroptères
  - ↳ il conviendra d'être vigilant ce que la circulation des engins de chantier évite la RD63 dans la vallée du Poulancre.

En termes d'impact sur les sites et paysages, la DREAL remarque que le sujet du paysage n'est pas assez illustré dans le document de concertation mais que toutefois, l'aménagement sur place apparaît le moins impactant.

### 5.5.2.2. La DRAC

**La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)**, précise qu'en raison de la présence de sites archéologiques à proximité de l'aire d'étude, le préfet de Région sera susceptible de prescrire un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés.

### 5.5.2.3. La DDTM

**La Direction Départementale des Territoires et de la Mer** (mission observation des territoires développement durable et paysage) rappelle que « *la majorité des accidents corporels est localisée au droit des carrefours de Toul Houz (RD 767) et « Pont Quemer » (RD 35), la suppression de ces deux intersections avec la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN164* ».

Concernant le choix des variantes, elle ajoute que « *la création d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre, dans le cadre de la variante « nord », diminue sensiblement l'impact global du projet* ».

**La Direction Départementale des Territoires et de la Mer** (service eau, environnement, forêt) a émis des remarques :

- *Sur le volet nature :*

- ↳ elle précise qu'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme sera nécessaire dans la mesure où le projet impacte des Espaces Classés Boisés.  
Elle ajoute également que si le projet venait à toucher des espèces protégées ou habitats d'intérêts communautaires, des demandes de dérogation devront être faites et des mesures de compensation proposées.
- ↳ Elle s'exprime sur le choix des tracés, la variante nord leur paraît la moins impactante au regard des sites Natura 2000 avec la création d'un seul viaduc plus haut qui limite les impacts sur les espèces et les habitats.

- *Sur le volet eau :*

- ↳ Elle précise que les ouvrages hydrauliques créés ne devront pas faire obstacle à l'écoulement des eaux. Elle précise également qu'au regard des impacts sur les zones humides, des mesures compensatoires devront être proposées.
- ↳ Elle s'exprime sur le choix des tracés, la variante nord (avec la solution 4 pour le franchissement du Poulancre) est celle qui limite les impacts sur les milieux aquatiques.  
Sur l'option d'échange était réalisée, elle opte pour la solution à l'Est.

**La Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor et la Direction Départementale de Protection des Populations des Côtes d'Armor**, après avoir pris connaissance du dossier, « *précisent que ce dernier n'appelle pas de remarques particulières.* »

### 5.5.3. Avis des organismes consulaires

### 5.5.4. Avis des associations

#### a. La Chambre d'agriculture

Par son courrier en date du 9 septembre 2014, la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor s'est exprimée sur 4 points :

- **Le Choix des variantes** : la Chambre d'agriculture constate que les impacts agricoles sont importants pour les variantes Nord et Sud. Toutefois, l'analyse comparative des différents critères (éloignement des sites d'exploitations, coupure, rétablissements..) « font considérer la variante Sud comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations du secteur de Curlan/Le Botrain ».
- **Le positionnement de l'échangeur de Kermur** : pour la variante Nord, le positionnement proposé leur semble « inacceptable » (au vu des impacts subis par un jeune exploitant) et en conséquence demande à ce que ce dernier soit déplacé sur le tracé de la variante Sud (voire plus au Sud).
- **Les compensations foncières** : La chambre d'agriculture rappelle qu'à ce jour aucune réserve foncière ne s'est constituée. au vu des impacts du projet (environ 55 ha), la Chambre d'agriculture souhaite une intervention rapide de la SBAFER.
- **L'aménagement foncier** : La chambre d'agriculture rappelle que dans la mesure où les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles, il sollicite l'application de l'article L.123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre des grands projets routiers.

#### b. La Fédération Départementale des Structures et Exploitations Agricole (FDSEA)

Par son mail, en date du 12 septembre 2014, le Président de la FDSEA précise qu'une réunion a été organisée en partenariat avec la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor auprès des agriculteurs de la zone concernée. En conséquence, le Président précise « que la FDSEA s'associe pleinement à l'avis remis par la Chambre d'Agriculture ».

**Le Groupe Mammalogique Breton** recommande le choix de la variante Nord, seule variante selon eux « permettant réellement d'éviter et de limiter au mieux les impacts sur les populations de mammifères sauvages, très riches, de ce secteur ».

Les arguments mis en avant :

Dans la variante Nord, le GMB précise que la mise en place d'un viaduc « est de nature à éviter au mieux les impacts sur l'environnement, dont en particulier la destruction d'espèces protégées de mammifères sauvages telles que la Loutre ou les chiroptères. »

Dans les autres variantes, la solution proposée pour le franchissement du Poulancré n'apparaît pas pour le GMB satisfaisante, l'association précise que « l'efficacité de tels ouvrages n'en est en aucun cas avérée ».

Il rappelle également que le choix d'un autre tracé, « outre les dégâts irréversibles faits au patrimoine naturel du Pays de Guerlédan, présenterait le désavantage de fragiliser infiniment le projet du point de vue juridique, puisqu'il ne respecterait pas les réglementations françaises (article L.411.1 du code de l'Environnement) et européennes (Directive 92/43 /CEE) ».

Enfin, concernant le demi-échangeur de Caurel, l'association émet un avis défavorable en rappelant que ce dernier « présente des impacts importants sur les milieux naturels, un coût très important, pour un service aux usagers qui ne nous semble pas déterminant : gain de temps de 2 à 3 minutes pour accéder à Caurel »

**L'association Nationale 164 créée autour du projet**, lors de son assemblée générale du 30 juin 2014 a émis les avis suivants :

- le projet nord est plus pénalisant pour les habitants de Saint-Guen (impacts visuels, sonores et environnementaux) et se termine pénalisant l'accueil des jardins du Botrain. Le viaduc dénaturerait la vallée du Poulancré.
- Le projet sud serait plus favorable au développement de la zone d'activités de Guergadic et pénaliserait moins les agriculteurs. Ce tracé favoriserait également la liaison vers Pontivy.

**L'Automobile Club de l'Ouest** s'est prononcé pour la variante Nord.

**La Fédération des Côtes d'Armor pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique**, par son courrier en date du 10 septembre 2014 ne prend pas position sur le choix des tracés mais précise qu'ils seront attentifs à ce que la variante retenue « minimisent les impacts sur la continuité écologique et le comportement hydraulique des cours d'eau »

### 5.5.5. Avis de l'exploitant de la route (la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest - DIRO)

L'avis de la DIR Ouest a été transmis par courrier du 19 septembre 2014.  
Il concerne la section courante et les bretelles d'échangeur.

Sur le projet « *la DIRO adhère à l'aspect sécurité du réaménagement de la RN164 sur ce tronçon, jalonné de carrefour à trafic conséquent avec des usagers divers, et comme souligné dans l'enquête publique qualifiée d'accidentogène* »

**Sur la question des échangeurs**, les projets « d'échangeurs à lunettes » conviennent à la DIRO :  
« meilleure lisibilité des points d'échange évitant les prises à contre-sens. »

Il n'y a pas de remarque sur le positionnement des échangeurs pour les 3 solutions, hormis pour la bretelle de sortie dans le sens Carhaix vers Mur-de-Bretagne pour l'échangeur ouest (visibilité de la potence mentionnant la sortie).

#### Sur les variantes :

##### Variante 1 (Aménagement sur place) :

La DIRO rappelle que cette variante impose une réalisation du chantier sous circulation ce qui peut générer des gênes pour les usagers et pour l'exploitant.

La partie Ouest du projet sera particulièrement délicate à traiter.

##### Variante 2 (Nord)

Concernant ce tracé, la DIRO précise « que l'aménagement s'adapte mieux à l'aspect entretien routier et aménagement paysager ». La réalisation d'un seul viaduc leur apparaît également moins impactant pour le paysage.

##### Variante 3 (Sud)

La DIRO précise que ce dernier tracé « *est plus long avec des talus plus importants* »

#### Sur le demi-échangeur :

La DIRO précise que si ce dernier est réalisé « *l'usager rencontrerait quatre échangeurs successifs sur 12 km soit un échangeur tous les 4000m* » ce qui peut être pénalisant en terme de sécurité.

C'est pourquoi la DIRO préconise « *de ne pas réaliser le demi-échangeur, du fait du maintien d'une voie de circulation en parallèle (ancienne nationale), et de la proximité des points d'échanges existants et à venir sur Caurel* ».

Si toutefois ce dernier venait à se réaliser la variante dite « Est » est préconisée.

En conclusion, la variante Nord est celle « *qui retient le plus notre attention car elle présente l'itinéraire le plus court, le viaduc le plus intéressant sur le plan du paysage et de point de repère pour l'usager traversant l'itinéraire de la RN164 dans son ensemble, ainsi que des talus de déblais d'une hauteur plus favorable à une gestion courante* ».

Par son courrier en date du 3 octobre 2014, la DIRO a souhaité compléter son avis sur le viaduc proposé dans la variante 3. Elle précise que le rayon proposé semble trop petit (650m non déversé) pour répondre aux exigences techniques d'aménagement des autoroutes de liaisons.

## 6. SYNTHÈSE DES AVIS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE – APPORTS DE LA CONCERTATION

### 6.1. Le bilan de la concertation

#### 6.1.1. Bilan quantitatif

##### 6.1.1.1. Une concertation relativement mobilisatrice

La concertation menée sur le projet a favorisée de nombreux échanges ainsi qu'un accès à l'information d'un grand nombre de citoyens.

Le maître d'ouvrage a varié les modes et les temps de concertation ce qui a permis de toucher un public assez large.

Ainsi, la phase de concertation a permis de :

- Recueillir 117 observations (registres, mails, courriers ...),
- Réunir plus 100 personnes lors de la réunion publique qui s'est déroulée en soirée,
- D'accueillir 32 personnes lors de la permanence organisée sur une journée.

##### 6.1.1.2. Intérêt suscité par le projet

Sur les 117 observations émises lors de la concertation, seulement 1 personne a exprimé son rejet du projet notamment pour des raisons économiques.

Globalement, le projet d'aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne a été bien accueilli dans la mesure où ce dernier est évoqué depuis de longue date. A ce titre, certaines personnes ont exprimé leur crainte que ce projet évoqué depuis longtemps n'aboutisse jamais.

Au-delà de l'opportunité même du projet, la majorité des observations ont été faites sur le tracé des variantes.

##### 6.1.1.3. Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Après analyse individuelles de ces derniers, les observations peuvent être regroupées en 5 thèmes principaux listés ci-après. Les autres constituants les avis secondaires.

La répartition par thèmes des avis est la suivante :

Thèmes	Nombre d'avis
<b>Thèmes récurrents (&gt;10 avis)</b>	
L'agriculture	40
Le cadre de vie – le bruit	26
Le tracé	15
Le 1/2 échangeur de Caurel	9
<b>Thèmes secondaires (&lt;10 avis)</b>	
Le garage automobile	5
Opportunité du projet	5
Les enjeux environnementaux	3
La sécurité	2
Le viaduc	2
Le positionnement des échangeurs	2
Autres	8
<b>TOTAL</b>	<b>117</b>

*Ps : Pour ce tableau de répartition, ont été pris en compte les avis issus écrits (publics et institutionnels) ainsi que ceux issus de la réunion publique. Lorsqu'une personne s'exprime sur deux thématiques, deux avis ont été pris en compte*

##### 6.1.1.4. Les avis sur les variantes

52 personnes ont exprimé leurs avis sur les variantes (dont 37 réunies au sein du collectif autour du hameau des habitants et propriétaires des villages de la Roche, Pont Quémer, Kerbotin et Curlan).

La synthèse des avis exprimés est la suivante :

	POUR			CONTRE		
	ASP	SUD	NORD	ASP	SUD	NORD
<b>TOTAL</b>	2	14	20	49	45	15

*Ps : Une personne a pu s'exprimer sur plusieurs variantes. Dans le tableau l'ensemble des avis exprimés ont été comptabilisés.*

##### 6.1.1.5. Les avis sur l'option d'échange

8 observations ont été recueillies durant la phase de concertation :

- 5 avis contre le 1/2 échangeur de Caurel,
- 3 avis pour la 1/2 échangeur de Caurel

### 6.1.2. Bilan qualitatif

La synthèse des points abordés sur le projet est la suivante.

#### a. L'agriculture

Les enjeux agricoles ont largement été évoqués durant toute la phase de concertation.

Les inquiétudes évoquées sont les suivantes :

- Perte de terre
- Problème de déplacement de troupeau
- Accessibilité aux parcelles

La position de l'échangeur de Toul Houz a également fait l'objet de vives inquiétudes et notamment vis-à-vis de son impact sur un jeune exploitant installé depuis 4 ans.

Au regard des avis émis, la variante nord apparaît comme plus pénalisante pour le milieu agricole.

#### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**Quelle que soit la variante envisagée, le projet conduira à une perte de foncier agricole à la fragmentation de parcelles au niveau des échangeurs ou de l'itinéraire de substitution, à la suppression de l'ensemble des accès directs aux parcelles depuis la route nationale, susceptible de perturber le fonctionnement d'exploitations souvent situées de part et d'autre de la RN164. Il conviendra donc d'abord, dans la poursuite des études, de chercher à limiter les impacts du projet. L'évaluation des impacts résiduels permettra de se prononcer sur l'opportunité à envisager, après la DUP du projet, la conduite d'un aménagement foncier agricole et forestier, démarche à même de permettre de rationaliser l'organisation du parcellaire agricole si le projet routier se révélait trop impactant pour la fonctionnalité et la compétitivité des exploitations. Dans ce cas, la pertinence à engager la création de réserves foncières sera examinée.**

**Dans tous les cas, l'optimisation du projet sur le volet agricole se fera en collaboration avec le monde agricole.**

#### b. Le cadre de vie – le bruit

Il s'agit essentiellement d'inquiétudes de la part des riverains selon le projet qui sera retenu et notamment autour des nuisances sonores et visuelles.

Ainsi, parmi les points évoqués :

- La distance de leur habitation par rapport à la route,
- Le profil en long du projet (passage en remblais ou déblais)

Plusieurs riverains ont évoqué la dépréciation de leur bien suite à la réalisation du projet.

Sur cette thématique, la variante dite « Aménagement sur Place » a largement été rejetée.

#### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**Concernant le bruit, l'augmentation du trafic qui accompagnera la mise à 2x2 voies de la RN164 ainsi que l'augmentation de la vitesse à 110km/h engendreront des nuisances sonores pour les riverains de la RN164 qui devront être bien appréhendées par le Maître d'Ouvrage, qui est tenu de respecter une réglementation et des méthodologies qui sont très claires sur les objectifs de résultats.**

**La phase suivante des études permettra de proposer les mesures de réduction du bruit (isolation de façades pour les habitations isolées, écrans minces ou merlons pour les habitations groupées en fonction des emprises disponibles) à réaliser en application des réglementations, et à les soumettre à l'avis des riverains concernés.**

**Une fois ces protections phoniques réalisées et la RN164 à 2x2 voies mise en service, le Maître d'Ouvrage s'engage à venir faire des mesures phoniques et à compléter les protections phoniques réalisées si elles s'avéraient insuffisantes.**

**En cas d'emprise sur les propriétés, en sus des protections phoniques, le rétablissement des clôtures sera réalisé.**

**La situation des habitations qui se retrouveraient éventuellement très proches du tracé retenu fera l'objet d'un examen attentif, tenant compte de la capacité à protéger efficacement du bruit et à insérer la route.**

**Rappelons également que les phases suivantes permettront de proposer des mesures de réduction des impacts sur l'ensemble des problèmes identifiés.**

### c. Le tracé

Cette thématique regroupe un certain nombre de remarques :

- Des interrogations d'ordre général sur le tracé (demande de précisions, emprise.)
- Des avis sur la conception du tracé (localisation des échangeurs, des bassins de rétention..)
- Des inquiétudes sur des difficultés ponctuelles liées à des reports de trafic (traversée de St Gilles-Vieux-Marché, RD63)
- Des questions sur les rétablissements.
- Un intérêt pour une aire de repos sur le secteur

### Commentaire du Maître d'ouvrage :

**Concernant l'aire de repos, deux sont envisagées sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN164.**

**Les secteurs pressentis sont les suivants :**

- **La déviation de Rostrenen**
- **Entre Plémet et Merdrignac**

### d. Le demi-échangeur de Caurel

Ce dernier évoqué comme une option dans le dossier de concertation a fait l'objet de 8 observations.

Les avis exprimés sont les suivants :

POUR	CONTRE
- Développement touristique autour du lac de Guerlédan	- Consommation foncière : impact agricole - Peu de gain de temps - impacts environnementaux - le Coût

## 6.2. Conclusion du maître d'ouvrage

### En ce qui concerne le choix de tracé, le maître d'ouvrage constate :

- que les avis émis mettent en avant un rejet global de la variante « Aménagement Sur Place » : il est donc décidé de l'écartier
- un soutien massif des élus locaux à la variante Sud (mais des positions plus contrastées au sein de la population)
- une sérieuse mise en garde des acteurs en charge de la protection de l'environnement (services de l'État, associations) sur la viabilité de cette variante Sud par rapport aux enjeux liés au franchissement de la vallée du Poulancre et de sa zone Natura 2000

Au regard des enjeux, certains des arguments en faveur de l'une ou l'autre de ces variantes Nord et Sud peuvent nécessiter, pour une appréhension complète des acteurs concernés, des approfondissements relevant en général d'un niveau d'études plus avancé :

- la question de l'insertion paysagère, et sa composante subjective, gagnerait à être plus approfondie et illustrée, pour mieux donner à voir les situations futures possibles
- la capacité de la variante Sud à garantir la prise en compte des enjeux environnementaux reste à confirmer par une approche plus détaillée des mesures de réduction et de compensation des impacts
- les variantes peuvent encore être approfondies pour être optimisées pour répondre à certaines des demandes (impacts sur le jardin du Botrain pour la variante Nord...) ou pour mieux appréhender la compatibilité avec un contournement Sud de Mûr-de-Bretagne

Le maître d'ouvrage ne fait néanmoins pas sien l'argument en faveur de la variante Sud concernant la desserte du garage et de la zone d'activités de Guergadic : celle-ci est strictement identique dans les deux variantes Nord et Sud, avec un accès par un échangeur situé sur la RD81 et l'actuelle RN164, et la variante Nord ne compromet pas du tout (ou très marginalement) le développement de la zone au Nord de la route nationale.

Il apparaît donc délicat de se prononcer sur le choix de la variante sans aller plus avant dans les études.

Le maître d'ouvrage propose donc de mener **programme d'études complémentaires** consistant à :

- consolider la conception des variantes Nord et Sud dans le franchissement du Poulancre : quelles sont les mesures d'insertion et de compensation envisageables pour la variante Sud ? Le second viaduc de l'itinéraire de substitution est-il évitable par une autre solution de rétablissement ? Quelles seraient les contraintes et les impacts en phase chantier ? Quelle requalification pour la RN actuelle ?
- approfondir la question de l'insertion paysagère avec des rendus adaptés
- approfondir et consolider les coûts relatifs des différentes variantes

- étudier la faisabilité et les avantages/inconvénients d'une nouvelle variante mixant variante sud (en passant au sud de la zone d'activités) et variante Nord, en passant en viaduc haut dans le Poulancre
- rechercher des optimisations ponctuelles (variante Nord / jardin du Botrain...)
- mettre sur ces bases l'étude comparative des variantes à jour, en incluant en outre un calcul des indicateurs de rentabilité socio-économique
- réaliser une étude préliminaire d'ouvrage d'art pour une ou plusieurs solutions de viaduc de franchissement du Poulancre, incluant conception architecturale et insertion paysagère (maquette 3D...) et études géotechniques

En ce qui concerne le demi-échangeur de Caurel, le maître d'ouvrage constate que, si les engagements de l'État dans le passé lui sont rappelés, ceux-ci n'avaient jamais garanti la réalisation d'un tel ouvrage mais plutôt assuré de sa prise en compte dans les études. En outre, les études menées et restituées dans le dossier de concertation ont mis en avant que les solutions à moindre coût imaginées antérieurement ne sont pas viables en termes de sécurité routière, et les diverses solutions étudiées se chiffrent à 5 M€. Ceci, mis en rapport avec les autres échangeurs envisagés et l'absence d'un enjeu en termes de temps de parcours et avec les impacts environnementaux et agricoles supplémentaires, conduit le maître d'ouvrage à ne pas envisager la réalisation de cette option supplémentaire d'échange. Le projet présenté par l'État répondant de manière satisfaisante aux besoins de desserte du territoire, le demi-échangeur répond donc à des enjeux plus locaux. Son étude du demi-échangeur ne sera pas poursuivie par l'Etat et intégrée au projet qui sera soumis à enquête publique: un tiers pourra néanmoins évidemment en assurer le portage technique et financier. L'Etat aura alors à s'assurer de la compatibilité du projet de 2x2 voies avec un éventuel demi-échangeur porté par une collectivité.

Néanmoins, conscient des attentes et des enjeux en matière de signalisation et de mise en valeur touristique, le maître d'ouvrage étudiera en temps voulu, et en concertation avec les collectivités locales, les conditions d'une bonne mise en valeur par le schéma de signalisation du projet (jalonnement, dénominations...). Par ailleurs, il propose de rechercher la faisabilité et l'intérêt d'un point de vue valorisant le lac de Guerlédan, sur la future RN164 ou sur la RN164 actuelle, sans préjuger à ce stade des conditions de financement d'un éventuel aménagement.

Par courrier du 30 juillet 2015 le Préfet de la Région Bretagne a saisi les membres du comité de suivi sur le projet de bilan de concertation et invitait les maires des communes de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen à lui faire part de l'avis de leur commune avant le 30 octobre 2015 avant approbation finale. Les avis favorables des communes de Mûr-de-Bretagne, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen ont été reçus. Le bilan peut être approuvé."

## 7. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES

La mise en œuvre du chantier de la RN164 à Mûr-de-Bretagne 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 : géométrie du tracé, génie civil, mesures pour le traitement des impacts, ect...
- **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 transitoire) 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'Etat 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. Au terme de ce parcours, l'aménagement peut alors être réalisé.
- **Le dossier d'incidence Natura 2000**
- **Dossier d'incidence loi sur l'eau**
- **La démarche espèces protégées** : Face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNPN). Le « dossier CNPN » est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2). Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte 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.

## 8. LES ANNEXES

- **Annexe 1** : Modalités de concertation retenue et invitation
- **Annexe 2** : Proposition de modalités de concertation transmises aux communes et communautés de communes concernées
- **Annexe 3** : Délibération des communes sur les modalités de concertation
- **Annexe 4** : Dossier de concertation
- **Annexe 5** : Diffusion du dossier de concertation : courrier et liste des destinataires
- **Annexe 6** : affiche annonçant de la concertation
- **Annexe 7** : Plaquette et support de la réunion publique
- **Annexe 8** : Compte rendu de la réunion publique
- **Annexe 9** : Compte rendu de la permanence
- **Annexe 10** : Observations portées sur les registres en mairie, courriels et courriers reçus
- **Annexe 11** : Communiqué de presse
- **Annexe 12** : Principales coupures de presse
- **Annexe 13** : Avis institutionnels reçus
- **Annexe 14** : Saisine sur le projet de bilan de la concertation
- **Annexe 15** : Délibérations des communes sur le projet de bilan de la concertation