

RN164

Aménagement du secteur de Merdrignac

Bilan de la concertation



REVISIONS DE CE DOCUMENT

5	29/05/2015	Reprise suite aux remarques du 29 mai	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
4	27/05/2015	Reprise suite à la réunion du 26 mai	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
3	18/05/2015	Reprise suite remarques	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
2	28/04/2015	Compléments avis institutionnels Intégration des remarques	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
1	05/04/2015	Compléments avis institutionnels	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
0	02/04/2015	Première émission Avant avis institutionnels	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION

P:\22\SS338500.DREAL_RN164 LOT 2 MERDRIGNAC_22\6-Conception\63-En cours\TRANCHE
CONDITIONNELLE 1\bilan de concertation\2015 05 29 Bilan de concertation_ind5.doc

SOMMAIRE

1. PREAMBULE : RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU PROJET ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE.....	4
1.1. Le cadre de l'aménagement de la RN 164.....	4
1.2. Présentation de la zone d'étude et des enjeux du projet.....	5
1.2.1. Un projet vecteur de développement et de sécurité.....	5
1.2.2. Un projet respectueux de l'environnement.....	5
2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET	6
3. EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	6
4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION	7
4.1. Documents diffusés	7
4.2. Réunion publique	9
4.3. Permanence en mairie	10
4.4. Registres dans les mairies.....	10
4.5. Expression diverse des avis	10
4.6. Couverture médiatique de la concertation.....	10
4.7. Le recueil des avis par courriel.....	10
4.8. Le site Internet de la DREAL	10
4.9. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.....	11
5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS.....	12
5.1. Teneur des échanges en réunion publique.....	12
5.1.1. Les choix et avis sur les variantes (14 observations).....	12
5.1.2. Impacts et mesures liés au projet (14 observations).....	12
5.1.3. Les autres remarques.....	12
5.2. La teneur des échanges lors de la permanence.....	13
5.2.1. Le tracé des variantes	13
5.2.2. Les sujets abordés	13
5.3. La teneur des échanges dans les registres	14
5.3.1. Le registre de Merdrignac	14
5.3.2. Le registre de Gomené	15
5.3.3. Le registre de Laurenan.....	15
5.3.4. Le registre de Trémoré.....	15
5.4. La teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus.....	15
5.4.1. Choix des variantes	15
5.4.2. Justification du choix des variantes.....	16
5.4.3. Impacts localisés des variantes.....	16
5.4.4. Les demandes d'optimisation.....	16
5.5. La teneur des avis écrits des acteurs institutionnels	17
5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales	17
5.5.2. Avis des administrations	21
5.5.3. Avis des organismes consulaires.....	22
5.5.4. Avis des associations	22
6. SYNTHESE DES AVIS ET ANALYSE DU MAITRE D'OUVRAGE – LE BILAN DE LA CONCERTATION	23
6.1. Bilan quantitatif	23
6.1.1. Une concertation mobilisatrice.....	23
6.1.2. Intérêt suscité par le projet	23
6.1.3. Les thèmes abordés	23
6.1.4. Le choix sur les variantes	23
6.2. Bilan qualitatif	24
6.2.1. Le cadre de vie – Le bruit	24
6.2.2. L'agriculture	24
6.2.3. Le garage automobile.....	25
6.2.4. Les enjeux environnementaux.....	25
6.2.5. Les demandes d'optimisation.....	26
7. CONCLUSION DU MAITRE D'OUVRAGE	27
8. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES	28
9. LES ANNEXES	29

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

Issue d'une décision ministérielle du 21 mars 1995, cette opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement sur l'ensemble de son itinéraire de la RN164, axe routier du centre Bretagne. La RN164 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.

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition.

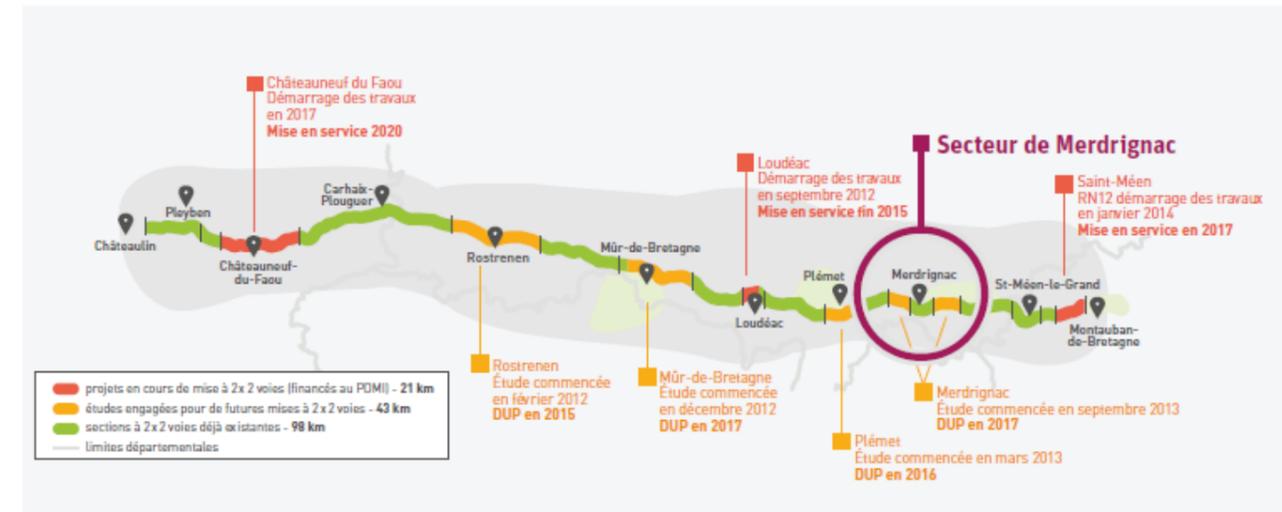
En juillet 2013, le rapport de la mission parlementaire « mobilité 21 » a souligné l'indispensable modernisation des axes routiers facteurs de désenclavement.

L'État et la Région Bretagne restent mobilisés pour achever l'aménagement à 2x2 voies de la RN164.

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

Les ambitions affichées par le Pacte sont traduites dans le contrat de plan État-Région pour la période 2015-2020, en prévoyant des crédits permettant de démarrer avant 2020 les travaux sur toutes les sections restant à mettre à 2x2 voies (hors Mûr-de-Bretagne). En particulier, 30M€ sont inscrits pour réaliser l'ensemble des études et acquisitions foncières dans le secteur de Merdrignac et les travaux d'une des deux sections.

L'aménagement au niveau de Merdrignac fait l'objet d'études environnementales et techniques depuis septembre 2013.



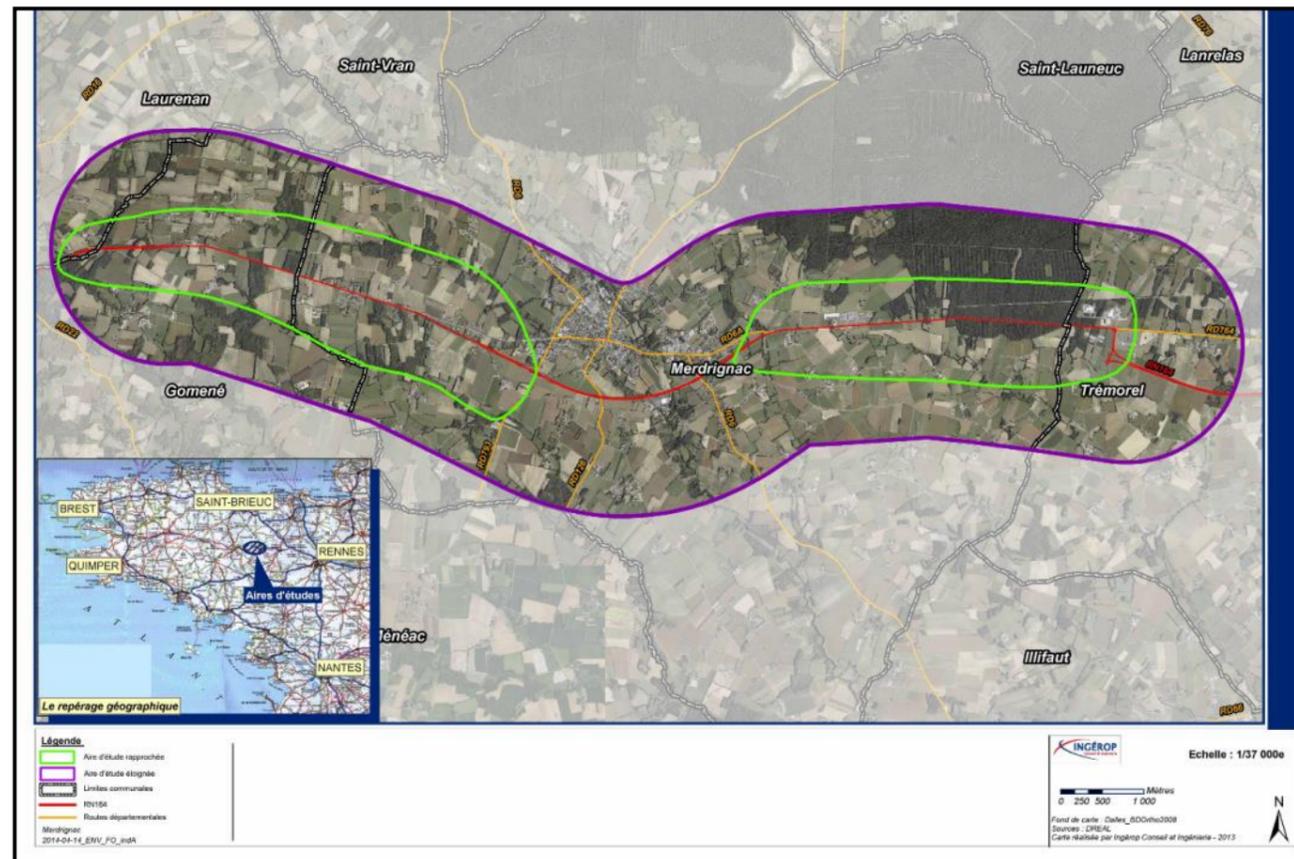
Localisation du projet



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

Les études portent sur les deux sections de la RN164 se raccordant à la déviation à 2x2 voies de Merdrignac et assurant la liaison entre :

- d'une part, le créneau à 2x2 voies « La Lande aux Chiens – La Croix du Taloir » à l'Ouest et la déviation de Merdrignac à l'Est (Section Ouest - 4km),
- d'autre part, la déviation de Merdrignac à l'Ouest et la déviation à 2x2 voies de « Trémoré Les Trois Moineaux » à l'Est (Section Est - 5km),



1.2.1. Un projet vecteur de développement et de sécurité

La mise à 2x2 voies intégrale de la RN164 est destinée à renforcer l'accessibilité du territoire breton, en facilitant non seulement les déplacements des particuliers vers les grands pôles urbains et toutes leurs commodités, mais aussi l'activité des professionnels.

La vitalité démographique du secteur et la santé de l'économie locale exigent un réseau routier performant. L'agriculture et l'agroalimentaire, très présents dans le secteur de Merdrignac, ont ainsi besoin de disposer d'une chaîne logistique efficace, pour s'approvisionner comme pour expédier leurs productions.

L'absence de réelle alternative à l'utilisation de la route dans le secteur explique que les prévisions de trafic routier soient en augmentation significative pour les 20 prochaines années, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Dans ce contexte, la RN164 est amenée à devenir un axe de plus en plus important de la Région Bretagne : sa modernisation contribuera par conséquent au dynamisme de la région et à l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité, les tronçons aménagés en 2x2 voies étant nettement moins accidentogènes que les autres.

1.2.2. Un projet respectueux de l'environnement

La zone d'étude s'inscrit dans un territoire agricole où alternent grandes surfaces cultivées, bosquets et massifs forestiers d'importance (dont la forêt de la Hardouinais).

En dehors des espaces forestiers, les habitats naturels se concentrent dans les zones humides au sein des vallées plus ou moins boisées, dont le relief est peu marqué.

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 et le développement du centre Bretagne

↻ Les objectifs locaux

- Améliorer la compétitivité économique du territoire
- Améliorer la sécurité routière
- Favoriser et fluidifier les déplacements quotidiens
- Prise en compte des enjeux environnementaux.

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 21 janvier 2015 (*cf. Annexe 1*) en vertu des dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Le projet de mise à 2x2voies dans le secteur de Merdrignac 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 aux obligations de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

Les quatre communes concernées ont été sollicitées pour avis sur les modalités de concertation par courrier du 30 octobre 2014 du Préfet de Région (*Cf. Annexes 2*). Les communes de Gomené, Merdrignac et Trémoré ont délibéré favorablement sur ces propositions, respectivement en date des 31 décembre, 17 décembre et 18 décembre 2014 (*Cf. Annexes 3*). La commune de Laurenan n'a pas donné d'avis.

Ainsi, la concertation s'est déroulée du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015. Pour chacun des deux tronçons, plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées : 3 variantes ont été soumises à la concertation pour le secteur situé à l'Ouest de la déviation de Merdrignac, 4 variantes pour le secteur Est. Pour certaines de ces variantes, des sous-variantes ont été présentées.

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

- Un rappel des études et des 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 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 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 d'utilité publique.

Le suivi du déroulement des études est assuré par un comité de pilotage qui associe : les communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, le Conseil Régional de Bretagne, le Conseil Général des Côtes d'Armor, le député de la circonscription, la DDTM, les chambres consulaires, les associations de protection de l'environnement. Ce comité s'est réuni à deux reprises : le 23 juin 2014 et le 6 octobre 2014.

4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

La concertation s'est officiellement déroulée du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015 : 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. Les avis postérieurs ont néanmoins été pris en compte.

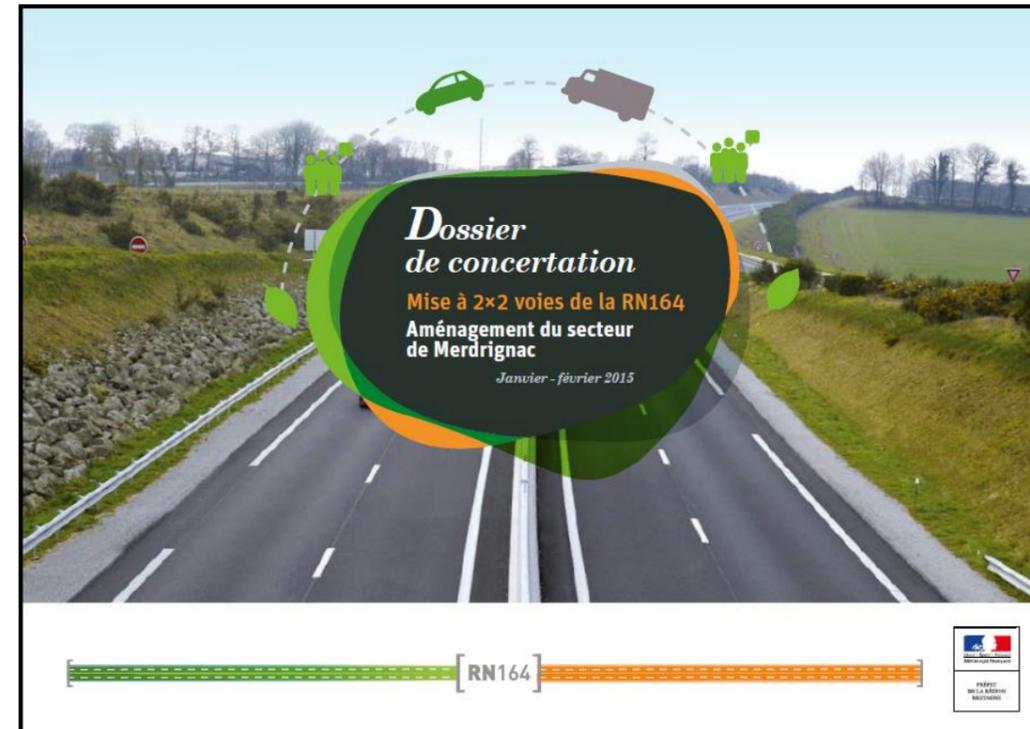
La concertation s'est poursuivie au-delà de cette période pour les acteurs institutionnels qui ont reçu directement un dossier de concertation et qui avaient jusqu'au 4 avril 2015 pour donner leur avis.

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

32 affiches d'information de la concertation et de la réunion publique ont été distribuées auprès des mairies.

41 exemplaires du dossier de concertation (document couleur, au format A3, de 104 pages accompagné de plans à l'échelle 1/5000è pour chacune des variantes - (Cf. annexe 4) ont été diffusés (Cf. liste des destinataires en annexe 5) ou mis à disposition dans les mairies.



3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti d'aménagement de la RN164 comme étant une 2x2 voies avec échangeurs dénivelés, ayant un 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 uniquement par le biais d'échangeurs. La vitesse sera limitée à 110km/h, en cohérence avec l'ensemble des sections à 2x2 voies de la RN164. Cette augmentation de la vitesse autorisée permettra un gain de temps pour les usagers. Les possibilités de dépassement plus faciles des poids lourds garantiront, en outre, une plus grande sécurité et des temps de parcours plus faibles.

La sélection des variantes

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage, puis soumises au comité de pilotage, sept tracés – trois pour le secteur Ouest, quatre pour le secteur Est – ont, in fine, été considérés comme étant suffisamment pertinents, compte tenu de leur bilan avantages/inconvénients, pour être présentés lors de la concertation.

Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont présentées dans ce dossier de concertation, qui doit permettre à tous les acteurs du territoire d'évaluer les atouts et les points faibles de ces tracés, leurs impacts et leur coût. Quant aux tracés qui n'ont pas été jugés suffisamment pertinents pour être soumis à la concertation, ils figurent en annexe 5 du présent dossier.

Trois variantes sont envisagées pour le secteur Ouest :

- le tracé de la variante A passe au sud de la RN164
- la variante B consiste en un aménagement sur place
- le tracé de la variante C passe au nord de la RN164, avec une sous variante Cbis au niveau du hameau de la Croix du Taloir.

Quatre variantes sont envisagées pour le secteur Est :

- le tracé de la variante 1 passe au sud de la RN164, avec une sous variante 1bis au niveau du hameau de la Ville Cocatrice
- la variante 2 consiste en un aménagement sur place
- la variante 3 consiste en un aménagement sur place dans la traversée de la forêt de la Hardouinais, puis passe au nord de la RN164
- le tracé de la variante 4 passe en extrémité sud de la forêt de la Hardouinais puis rejoint la variante 3 au nord de la RN164, avec une sous variante 4bis au niveau du hameau du Bout du Bois.

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante B : secteur Beausoleil / Couéplin

Environ 1000 **plaquettes d'information** (résumé du dossier de concertation) ont été diffusées auprès des participants de la réunion publique et mises à disposition du public dans les mairies de Merdrignac, Gomené, Trémoré et Lauréan (Cf. annexe 6)



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

CONCERTATION PUBLIQUE
Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015



Plaquette d'information

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

Synthèse de l'analyse comparative des trois variantes

Les impacts, présentés ci-avant, pour chacune des variantes d'aménagement de la section Ouest, ont été analysés à partir d'une grille multicritères, qui permet de les évaluer et de les synthétiser sur sept thèmes : le milieu physique, le milieu naturel, le paysage, le milieu agricole, le milieu humain, le développement économique et l'aménagement du territoire.

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

Critères	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Milieu physique	Orange	Orange	Orange	Orange
Milieu naturel	Orange	Orange	Orange	Orange
Paysage	Orange	Orange	Orange	Orange
Milieu agricole	Rouge	Orange	Orange	Rouge
Milieu humain	Orange	Rouge	Orange	Orange
Développement économique et aménagement du territoire	Vert	Orange	Orange	Orange
Contraintes techniques	Orange	Rouge	Orange	Orange
Coût	22 Mc	22 Mc	25 Mc	25 Mc

Vert
Pas d'impact
Impact faible
Impact moyen
Impact élevé

Forces et faiblesses de la variante A
En évitant les principaux hameaux, cette variante n'engendre pas de destruction de bâti.

Si la variante A, en s'éloignant des principaux hameaux, limite les impacts sur le milieu humain, elle apparaît, toutefois, comme étant la plus pénalisante pour le milieu naturel (impact sur une zone humide et une espèce protégée, coupure de plusieurs axes boisés) et surtout pour le milieu agricole (emprise importante et coupure de deux sites d'exploitation).

Forces et faiblesses de la variante B
L'avantage de cette variante « Aménagement sur place » est de limiter la consommation de surfaces agricoles et de moins fragmenter les parcelles agricoles existantes. En outre, elle n'engendre pas de nouvelles coupures dans le paysage. Toutefois, elle entraînera la destruction de deux habitations et sera source de nuisances pour les hameaux situés le long de la future 2x2 voies. En ne permettant pas de réutiliser la route actuelle comme itinéraire de substitution, elle engendre également des allongements de temps de parcours pour certains hameaux et menace fortement l'activité du garage automobile de la Croix du Taloir.

Forces et faiblesses de la variante C et de sa sous-variante Cbis
La variante C limite l'impact sur le milieu humain par rapport à la variante B et celui sur l'activité agricole et l'environnement par rapport à la variante A. En évitant le hameau de La Croix du Taloir, la variante Cbis est légèrement moins pénalisante que la variante C pour le milieu humain et pour l'accessibilité au garage ; cependant, le fait que son tracé coupe en deux une exploitation accroît ses impacts sur le milieu agricole. Cette variante et sa sous-variante présentent, enfin, un coût plus important que les deux précédentes.

Dossier de concertation

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

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015, pendant 4 semaines, nous comptons sur votre avis pour enrichir le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.

→ Les principes de la concertation

Prévue par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, 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 Launay, Gomené, Merdrignac et Trémoré et sur le site Internet www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr, le dossier de concertation présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques des variantes proposées pour chaque section, celle située à l'ouest de la déviation de Merdrignac et celle qui se trouve à l'est.

→ 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 dans la salle des fêtes de Merdrignac, le mardi 3 février 2015 à 18h30 : 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-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

→ Une permanence des services de l'État se tiendra le vendredi 6 février 2015 à la Mairie de Merdrignac.

Les suites à donner à la concertation

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

La variante retenue fera ensuite l'objet d'études techniques approfondies 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 deux à trois ans au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques et les éventuelles démarches d'aménagement foncier. Ceci permettra le démarrage des travaux en 2019-2020, 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]

Concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015

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

RÉUNION PUBLIQUE
le mardi 3 février 2015 à 18h30
Salle des fêtes de Merdrignac
13 rue Charotte Le Yulier 22230 Merdrignac

Pour vous informer

Consultez le site Internet de la DREAL Bretagne www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Consultez le dossier de la concertation dans les mairies de Merdrignac, Launay, Gomené et Trémoré.

Rencontrez les services de l'État lors de leur permanence le vendredi 6 février 2015 de 10h à 17h à la mairie de Merdrignac.

Pour donner votre avis ou poser vos questions

Adressez un courriel à l'adresse suivante : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Merdrignac, Launay, Gomené et Trémoré.

[RN164]

4.2. Réunion publique

Une réunion publique s'est déroulée le 3 février 2015, plus de **200 personnes étaient** présentes.

Elle a été annoncée par :

- voie de presse ;
- au moyen d'affiches remises par le maître d'ouvrage aux communes (Cf. annexe 7) ;
- sur le site internet de la DREAL ;
- la distribution de la plaquette d'information dans les boîtes aux lettres des riverains.
- la mise à disposition des communes de la plaquette d'information pour diffusion (bulletin municipal, site internet,...)

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

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

Les débats se sont déroulés dans de bonnes conditions ayant pu permettre de nombreux échanges (23 avis ont été recueillis).

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

80 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 87% pour l'information de la tenue de réunion, 86% sur les conditions d'accueil, 66% pour la qualité et la pertinence des réponses, 95% sur les supports utilisés, 89% sur le déroulé global.

4.3. Permanence en mairie

Le vendredi 6 février 2015, une permanence s'est déroulée en mairie de Merdrignac. Une trentaine de personnes se sont présentées.

Cette permanence a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques sur le périmètre d'étude.

17 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 94% pour l'information sur la tenue de la permanence, 94% sur les conditions d'accueil, 82% sur la qualité et la pertinence des réponses, 100% sur les supports utilisés, 88% sur le déroulé global.

4.4. Registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 4 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Ils ont permis de recueillir 28 avis répartis comme suit :

- 27 avis du public sur la commune de Merdrignac
- Pas d'avis sur les registres de Trémoré et Lauréan
- Pas d'avis du public mais 3 pièces jointes au registre de Gomené par le maire de Gomené (délibération du Conseil Municipal de Gomené du 17/10/2014, réponse de M. Le Préfet des Côtes d'Armor du 26/11/2014, compte rendu de la réunion du 5 février 2015).

Les remarques recueillies dans les registres figurent en *Annexe 9* du présent bilan, et leur teneur est détaillée au *paragraphe 5.3*.

4.5. Expression diverse des avis

La concertation a donné lieu à la création d'un collectif favorable à la variante 4 de la section Est pour demander une modification du tracé au niveau des Gautrais. Ce collectif qui regroupe 36 co-signataires a émis un avis dans le registre de Merdrignac (14 co-signataires) ainsi que par mail (36 co-signataires).

4.6. Couverture médiatique de la concertation

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué de presse en date du 19 janvier 2015 indiquant les modalités de participation du public (*Cf. Annexe 12*).

Les principales coupures de presse sont jointes *en annexe 12* du présent bilan.

4.7. Le recueil des avis par courriel

Une adresse mail dédiée au projet (RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr) a permis de recueillir 44 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. Ces pages ont été largement fréquentées pendant la durée de concertation avec plus de 900 visiteurs.

44 téléchargements du dossier de concertation et 77 téléchargements de la plaquette d'information ont en outre été relevés.

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 Merdrignac (Ouest et Est)

26 janvier 2015 (mis à jour le 6 février 2015)

Actualités

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 Merdrignac (section Ouest entre le crêneau à 2x2 voies de la Lande aux Chiens et l'extrémité ouest de la déviation de Merdrignac ; section Est entre l'extrémité est de la déviation de Merdrignac et la déviation de Trémorel).

Elle organise, du 26 janvier au 20 février 2015, une concertation publique sur ce projet ([communiqué de presse du 19 janvier 2015](#))

Les objectifs

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 un scénario, qui sera approuvé.

Comment s'informer ?

Vous pouvez télécharger le [dossier de concertation](#) qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés (section Ouest : [Variante A](#), [variante B](#), et [variante C avec une sous-variante Cbis](#) ; section Est : [Variante 1 avec une sous-variante 1bis](#), [variante 2](#), [variante 3](#) et [variante 4 avec une sous-variante 4bis](#)).

Vous pouvez aussi le consulter, pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies de Gomené, Laurenan, Merdrignac et Trémorel.

Vous pouvez aussi consulter la [plaquette d'information](#).

Une réunion publique est prévue le :

Mardi 3 février 2015 à 18h30

salle des fêtes de Merdrignac, 13 rue Chanoine Le Texier

Dans la même rubrique

- ▶ RN176 - Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie -
- ▶ RN164 - Déviation de Loudéac (phase II)
- ▶ RN164 - Mise à 2x2 voies section St Méen - RN12
- ▶ RN164 - Aménagement du secteur de Plémet
- ▶ **RN164 - Aménagement du secteur de Merdrignac (Ouest et Est)**
- ▶ RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)
- ▶ RN164 - Aménagement à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen (secteur Lomeven-Plouguernevel)
- ▶ A81_Barreau de Pont Lagot
- ▶ RN136 - Rodecad sud de Rennes - Restructuration de l'échangeur du Bois Harel
- ▶ RN176 - Echangeur de la Chênaie
- ▶ RN164 - Déviation de Gouarec - St Gelven
- ▶ RN164 - Déviation de Saint Caradec
- ▶ RN164 - Aménagement à 2x2 voies entre la Garenne et Ty Blaise
- ▶ RN165 - Déviation de Lorient - Renforcement du pont de Sac'h Quéven
- ▶ RN12 - Echangeur de l'Épine à Tramaïn
- ▶ RN12 - Saint Brieuc - Restructuration de l'échangeur de Langueux-Corneille
- ▶ RN12 - Echangeur des Vallées - 1/2 échangeur sud
- ▶ RN137sud - Suppression des

Extrait du site Internet de la DREAL

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. GOMI, directeur de projet à la DREAL et par ses collaborateurs M. MOITEAUX, Chef de projet et M. LECOURSONNAIS, chargé d'études.

5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS

5.1. Teneur des échanges en réunion publique

Cette réunion qui s'est tenue le 3 février 2015 a été l'occasion pour le maître d'ouvrage de présenter :

- l'état d'avancement de la mise à 2x2 voies de la RN164,
- les objectifs et les modalités de la concertation,
- le déroulement des études,
- l'avancement du projet,
- Les enjeux du site

A l'issue de ce premier temps, un échange avec la salle a eu lieu. Puis, la DREAL a présenté pour les deux sections les différentes variantes soumises à la concertation.

Au cours de cette réunion, 16 personnes sont intervenues. Les personnes présentes se sont principalement exprimées sur le choix des variantes. Les impacts et mesures liées au projet ont également été abordés mais en plus faible nombre.

Le détail des interventions est présenté en annexe 8.

5.1.1. Les choix et avis sur les variantes (14 observations)

Expressions individuelles

Sur la section Ouest :

- 3 personnes se sont positionnées pour la variante C.
- 3 personnes se sont positionnées contre la variante A.

Sur la section Est :

- 4 personnes se sont positionnées pour la variante 4.
- 1 personne contre la 1.
- 1 personne contre la 1bis.
- 2 personnes contre la 4bis.

Expression collective

Mme le Maire de Merdrignac a rappelé qu'un groupe de travail s'est constitué au sein de la commune. Pour la section Ouest, ce dernier s'est positionné en faveur de la variante C, qui à son avis présente moins d'impact sur le milieu humain et le milieu agricole. Le groupe s'est également interrogé sur la continuité de l'itinéraire de substitution entre les deux déviations et considère que la proposition faite dans le dossier de concertation n'était pas « réaliste ».

Sur la section Est, le groupe de travail, après avoir éliminé les variantes 1, 2 et 3, a marqué une préférence pour la variante 4 avec quelques modifications notamment au niveau du hameau des Gautrais.

Commentaires du maître d'ouvrage :

Concernant ce point, la DREAL a rappelé que cette réunion n'avait pas pour objet le choix de la variante mais d'éclairer les riverains sur les spécificités de chacune des variantes.

5.1.2. Impacts et mesures liés au projet (14 observations)

Le sujet sur les impacts et mesures liés au projet est revenu à plusieurs reprises pendant la réunion et notamment sur les critères :

- Environnementaux : enjeux liés à la voie verte (1 observation) et à l'étang de kernué (2 observations)
- Economique : Enjeu lié au maintien du garage automobile de la Croix du Taloir (3 observations)
- Sonore : demande de protection phonique (1 observation)
- Milieu humain : une personne s'inquiète de l'impact de la variante 4 pour le hameau du Bout du Bois (2 observations) et le hameau des Gautrais (1 observation).
- Milieu agricole : Enjeu lié à la réduction des impacts sur les exploitations agricoles (3 observations) et problèmes liés à la réalisation d'un passage grande faune (1 observation)

5.1.3. Les autres remarques

Les autres observations exprimées concernent :

- L'opportunité du projet (2 observations) : Ces personnes soulignent l'importance du projet de mise à 2x2voies pour le développement économique local et l'attractivité du territoire.
- Classement/déclassement (1 observation) : 1 élu s'inquiète du coût d'entretien des voies qui seront rétrogradées à la commune.
- Itinéraire de substitution (6 observations): Une première concerne le gabarit de l'ouvrage situé au Champs Robillard jugé trop petit pour certains engins. Deux concernent le tracé de l'itinéraire en section Ouest qui paraît inadapté en l'état. Trois autres concernent les tracés de l'itinéraire en section Est qui présenteront un impact important sur le milieu agricole ou ne sont pas adaptés
- Choix de localisation de l'aire de repos (1 observation) : cette personne souhaite savoir comment se fera le choix de sa localisation.

Commentaires 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 :

- Le secteur de Rostrenen
- Le secteur de Plémet ou de Merdrignac

5.2. La teneur des échanges lors de la permanence

La permanence organisée le 6 février 2015 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 ainsi 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. Ainsi, pour chaque personne qui s'est présentée, si elle le souhaitait, une présentation succincte des différents tracés a été faite par le Maître d'Ouvrage.

5.2.2. Les sujets abordés

A l'issue de la présentation des variantes, les problèmes particuliers ont été évoqués. Ainsi au cours de cette journée une trentaine de personnes se sont présentées et ont échangé autour du projet.

Les sujets les plus abordés concernent :

- Les impacts et mesures agricoles : avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire et de gênes occasionnées pour les déplacements de bétail ainsi que sur les itinéraires de substitution proposés (Ouest et Est). Concernant les mesures envisagées, les agriculteurs présents ont en priorité exprimé une volonté de compensation foncière pour ne pas mettre en péril leur activité.
- Les impacts sur le cadre de vie : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation. Plusieurs personnes actuellement riveraines de la RN164 ont fait part de leurs inquiétudes sur la variante B qui empiéterait sur leur propriété voire détruirait leur habitation. Pour les personnes un peu plus éloignées, de nombreuses demandes ont été faites pour la mise en place de protections phoniques (merlon, protection de façades..).
- Les impacts économiques : plusieurs personnes ont fait part de leur crainte sur la pérennité du garage situé à la Croix du Taloir après la mise en service. Les personnes ont exprimé leur solidarité et ainsi, réclamé un accès direct pour le garage depuis la RN164. Le propriétaire du garage qui s'est exprimé au cours de cette permanence considère que son activité ne sera plus viable et réclame une bretelle d'entrée et de sortie.
- Le choix des variantes :
 - ✓ Sur le secteur Ouest, les personnes présentes se sont 'regroupées' autour de la variante C qui semblait faire l'unanimité. Toutefois, une personne s'est clairement exprimée contre cette dernière qui se trouve à proximité immédiate d'un bien dans lequel il vient de réaliser d'importants travaux. Il craint que cette variante fragilise son projet d'investissement. Une personne s'est prononcée contre la variante Cbis qui coupe son exploitation et une autre contre la variante B qui conduirait à la destruction de son habitation.

La variante A a été largement critiquée par un riverain par rapport à son impact sur l'environnement (rapprochement d'un étang apprécié par les habitants et intéressant pour la faune qu'il abrite).

- ✓ Sur le secteur Est, les personnes qui se sont présentées ont débattu autour de la variante 4 en demandant une optimisation de cette dernière (passage au nord du hameau des Gautrais). Peu de remarques ont été faites lors de la permanence sur les autres variantes. Une personne s'est prononcée contre les variantes 2 et 3 et contre la position du Passage Grande Faune en raison de l'impact qu'il induirait sur son exploitation agricole.

Une personne s'est en revanche prononcée pour la variante 1.

- Les demandes d'optimisation : Plusieurs points ont été soulevés et largement discutés au cours de la permanence.

Pour la section Ouest :

- ✓ Modification de l'itinéraire de substitution entre le hameau de la Croix du Taloir et l'échangeur avec la RD22. La solution proposée suscite de nombreuses inquiétudes :
 - pente trop importante de la RD22 entraînant des difficultés de circulation en période hivernale,
 - allongement important pour les hameaux situés au nord de la RN164
 - augmentation du trafic dans le bourg de Lauréan (pour les personnes souhaitant rejoindre Plémet notamment)
- ✓ Optimisation de la variante C entre la Métairie Neuve et le Fertier pour minimiser l'impact sur une habitation proche.
- ✓ Proposition d'un 1/2 échangeur à la Croix du Taloir. Les arguments avancés sont les suivants :
 - faciliter les livraisons pour les hameaux situés de part et d'autre,
 - faciliter l'accès aux pompiers,
 - fournir un accès direct à la station-service,
 - Diminuer les temps de parcours pour les hameaux situés au nord de la RN164

Pour la section Est :

- ✓ Modification de la variante 4 avec un passage au Nord du hameau des Gautrais puis dans la forêt au sud de la RN164 avant de rejoindre l'échangeur existant. Une personne propose de s'éloigner du hameau des Gautrais en franchissant la RN164 actuelle à mi-chemin entre le Chêne de la Lande et les Gautrais.

Pour l'itinéraire de substitution entre les deux sections : le tracé proposé au cours de la concertation a été clairement rejeté par l'ensemble des acteurs (élus, riverains, agriculteurs). Une alternative a été proposée à la DREAL au cours de cette permanence. Cette dernière consiste à :

- ✓ Utiliser l'ouvrage des Champs Robillard (à noter que plusieurs personnes ont fait part de l'insuffisance de son gabarit pour certains convois),
- ✓ Longer la RN164 côté sud pour rejoindre l'échangeur de la Ville Hubeau.

A de nombreuses reprises, les agriculteurs nous ont fait part de l'importance de cet axe dans leur activité tant au niveau de leurs livraisons, approvisionnements, déplacements.

5.3. La teneur des échanges dans les registres

5.3.1. Le registre de Merdrignac

28 avis ont été recueillis sur le registre et 37 observations ont été émises. Elles concernent principalement le choix de la variante, les demandes d'optimisation et les impacts du projet.

5.3.1.1. Le choix des variantes

20 observations concernent le choix des variantes :

- 16 avis sur la section Ouest
- 4 avis sur la section Est

Les avis¹ exprimés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

	Ouest				Est					
	A	B	C	Cbis	1	1bis	2	3	4	4bis
POUR	2	0	11	0	2	3	-	-	2 ²	-
CONTRE	5	2	-	-	-	-	2	1	2	-

5.3.1.2. Les avis sur les variantes

Les arguments mis en avant pour ou contre chacune des variantes sont présentés dans les tableaux suivants :

✓ Section Ouest

Variante A		Variante B	
Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain	Impact sur l'activité agricole Impact en termes de nuisances sonores Impact sur l'environnement	/	Impact sur le milieu humain
Variante C		Sous-variante Cbis	
Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain agricole et environnemental.	/	/	/

¹ Un avis peut regrouper plusieurs choix

² Un avis comprend 14 co-signataires

✓ **Section Est**

Variante 1		Variante 1bis	
Pour	Contre	Pour	Contre
Opposé aux variantes 2 et 4	/	Opposé aux variantes 2 et 4	/
Variante 2		Variante 3	
Pour	Contre	Pour	Contre
/	Impact sur le milieu humain	/	Impact sur le milieu humain
Variante 4		Sous-variante 4bis	
Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain et le milieu agricole (avis collectif : 14 co-signatures)	Impact sur l'environnement	/	/

5.3.1.3. Les autres sujets abordés

Les sujets qui ont été les plus abordés concernent :

- **Les impacts sur le cadre de vie** (7 observations) : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation ; plusieurs particuliers ont demandé la mise en place de protections phoniques et d'aménagements paysagers.
- **Les impacts économiques** (3 observations) : Deux gérants (MTT Automobile et le garage de la Croix du Taloir) ont fait part de leurs craintes liées à leur perte de vitrine commerciale et/ou de leur accès direct sur la RN164. Un riverain a exprimé son soutien pour le maintien du garage automobile.
- **Les demandes d'optimisation** (4 observations) : Ces demandes concernent essentiellement la variante 4 avec une demande de contournement du hameau des Gautrais par le Nord. Une demande porte également sur l'itinéraire de substitution Ouest et au droit de la déviation existante de Merdrignac.
- **Les impacts et mesures agricoles** (1 observation) : avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire. Une demande a été faite pour l'ajout d'un boviduc.
- **le foncier** (2 observations) : avec des craintes sur les indemnisations et la perte de valeur des propriétés

5.3.2. Le registre de Gomené

Aucune observation du public n'a été recueillie. Toutefois, une observation de la mairie de Gomené a été jointe au registre.

5.3.3. Le registre de Laurenan

Aucune observation n'a été recueillie.

5.3.4. Le registre de Trémoré

Aucune observation n'a été recueillie.

5.4. La 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 44 mails et 8 courriers et 68 observations ont été émises.

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

- Le choix des variantes (15 observations)
- Le choix argumenté des variantes (25 observations)
- Les impacts localisés de chaque variante (10 observations).
- Les demandes d'optimisation (15 observations)
- Les autres remarques (3 observations)

5.4.1. Choix des variantes

40 observations³ portent sur le choix des variantes soumises à la concertation :

- 15 concernent la section Ouest
- 25 concernent la section Est

Les avis exprimés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

	Ouest				Est					
	A	B	C	Cbis	1	1bis	2	3	4	4bis
POUR	2	-	12	-	14	15	1	-	6 ⁴	0
CONTRE	6	5	1	3	2	3	9	2	7	5

³ Ces observations comprennent également les choix argumentés et peuvent regrouper plusieurs choix (observations)

⁴ Un avis comporte 36 co-signataires

5.4.2. Justification du choix des variantes

Section Ouest

Sur 15 observations portant sur le choix des variantes, 9 font l'objet d'une justification, les arguments développés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Variante A		Variante B		Variante C		Variante Cbis	
Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain	Impacts agricole, environnemental et humain	/	Impact humain (destruction habitations, bruit) Impact foncier	Moins consommatrice d'espaces agricoles que la variante A Présente un « bon compromis » entre les enjeux agricoles et humains.	Impact humain	/	Impacts agricole et humain

Section Est

Sur 25 observations portant sur le choix des variantes, 14 font l'objet d'une justification. Les arguments développés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Variante 1 et 1bis ⁵		Variante 2	
Pour	Contre	Pour	Contre
Tracé « historique » Coût plus faible Moins impactante pour le milieu naturel et humain	Impact milieu humain et agricole	Contre les variantes 1 et 1bis	Impact milieu humain Impact milieu agricole (voie de substitution) Impact milieu environnemental (voie verte) Coût le plus élevé

Variante 3		Variante 4		Variante 4bis	
Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre
/	Impact milieu agricole et humain	Moins impactante pour le milieu humain et agricole	Coût plus important Impact environnemental (coupure de la voie verte et de la forêt)	/	Coût plus important Impact environnemental (coupure de la voie verte et de la forêt) et humain

⁵ N'apparaissent dans le tableau que les variantes ayant fait l'objet d'un commentaire.

5.4.3. Impacts localisés des variantes

13 observations ont été émises par rapport à des préjudices subis liées à une ou plusieurs variantes :

- **Les impacts sur l'agriculture (2 observations)** : Plusieurs craintes ont été exprimées :
 - ✓ les pertes foncières
 - ✓ la position du passage grande faune sur la section Est (risque pour l'exploitation riveraine)
 - ✓ Le tracé de l'itinéraire de substitution proposée (allongement de temps de parcours, nuisances pour les hameaux traversés)
- **Les impacts sur l'environnement (5 observations)** : Ces dernières concernent la voie verte. Les personnes ont fait part de leur inquiétude tant pour le rôle écologique de cet axe que son rôle récréatif. Une personne a également souhaité attirer l'attention sur les risques d'inondation liés au projet au droit de la vallée du Cancaval.
- **Les impacts sur le milieu humain (5 observations)** : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation ; plusieurs particuliers ont demandé la mise en place de protections phoniques. Les personnes très proches des éventuels tracés s'interrogent également sur la prise en compte de la perte immobilière de leur bien après la mise en service du projet.
- **Les impacts sur le développement économique local (1 observation)** : Inquiétude sur le devenir du garage de la Croix du Taloir suite à la perte de son accès sur la future 2x2 voies.

5.4.4. Les demandes d'optimisation

- 5 observations concernent l'optimisation de la variante 4 au niveau du hameau des Gautrais.
- 1 observation concerne une optimisation de la variante C au niveau de Kernué (modification du rétablissement pour l'éloigner de son habitation).
- 4 observations concernent la création d'un accès direct au garage de la Croix du Taloir, voire d'un échangeur (1 observation)
- 3 observations concernent une optimisation de l'itinéraire de substitution à l'ouest de la Croix du Taloir
- 2 observations concernent une optimisation de l'itinéraire de substitution à l'est de la Créonais

5.5. La teneur des avis écrits des acteurs institutionnels

L'ensemble de ces avis sont repris en *annexe 11*.

5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales

5.5.1.1. Le Conseil Régional

Par courrier en date du 24 Mars 2015, la Région a exprimé son avis sur le projet.

- Sur la section Ouest : la Région se positionne pour la variante C qui « semble présenter le meilleur compromis et mieux représenter l'ensemble des milieux humain, agricole et environnemental ».
- Sur la section Est : elle ne prend pas position précisant qu'au regard de l'analyse multicritère, aucune des variantes 1, 3, 4 et 4bis ne sort véritablement du lot. Elle précise également que le tracé dans le secteur des Gautrais devra très certainement être optimisé afin « de desservir convenablement ce lieu-dit mais également préserver de manière relative, la quiétude de ce secteur ».

5.5.1.2. Le Conseil Départemental des Côtes d'Armor

Par courrier en date du 17 avril 2015, le Conseil Départemental s'est exprimé sur le projet. Le Conseil Départemental prend les positions suivantes :

- Sur la section Ouest, il n'émet pas de remarques dans la mesure où le projet n'intercepte pas de voies départementales.
- Sur la section Est :
 - ✓ pour les variantes 1 et 4, il précise qu'une remise en état de l'actuelle RN164 qui sera utilisée en tant qu'itinéraire de substitution sera nécessaire avant déclassement.
 - ✓ Pour les variantes 2 et 3, il précise que le projet actuel d'itinéraire de substitution qui consiste à réutiliser des voies communales ne pourra à terme être intégré au réseau départemental.
- Sur la voie verte en rappelant que le projet devra intégrer « un réaménagement de qualité pour la partie de la voie verte qui pourrait faire l'objet d'un tracé neuf ».

5.5.1.3. Les communes

a. Gomené

Par délibération en date du 17 octobre 2014, avant la concertation, le Conseil Municipal s'était déjà prononcé en faveur de l'ajout d'un échangeur au niveau du village de « La Croix de l'Étaloir ».

Les arguments avancés sont les suivants :

- la voie passant par St Guenael constitue vraisemblablement la voie de desserte principale de la commune de Gomené
- importance du village de St Guenael pour la commune
- l'activité de la station de service est conditionnée par un accès direct à la RN164.

Par délibération en date du 3 avril 2015, le conseil municipal de Gomené a « fait siennes les propositions émises par la commission de travail qui regroupait des conseillers municipaux de Gomené, Merdrignac et Laurenan ainsi que de nombreux riverains et utilisateurs de la RN164 » (réunion du 5 février 2015 après la réunion publique) et « retient donc la variante C sous réserve des aménagements demandés » (*Cf. ci-après avis de la commune de Merdrignac*)

b. Trémoriel

Par délibération en date du 25 Mars 2015, le Conseil Municipal :

- souhaite que la variante 4 soit retenue (moins consommatrice d'espaces agricoles)
- souhaite que le tracé 4 passe plus au Nord dans la forêt de la Hardouinais et évite également par le Nord le village des Gautrais
- demande que les voies communales ne servent pas de voies de substitution.

c. Laurenan

Par délibération en date du 25 février 2015, le Conseil Municipal :

- demande la création d'un échangeur à « La Croix de l'Étaloir » pour préserver d'une part l'activité du garage existant et d'autre part pour permettre la circulation des engins agricoles, conséquents et éviter à tout prix le passage de camions et d'engins agricoles dans le bourg de Laurenan dont le futur aménagement ne pourra supporter une telle circulation.

Par délibération en date du 20 Mars 2015, le Conseil Municipal délibère à nouveau pour ajouter le souhait d'obtenir une desserte pour rejoindre la Croix de l'Étaloir.

d. Merdrignac

Par courrier en date du 30 Mars 2015, la commune de Merdrignac a transmis son avis.

Dans ce courrier, la commune rappelle son investissement ainsi que celui des riverains, agriculteurs et entrepreneurs qui se sont mobilisés autour du projet. Cette mobilisation s'est traduite par des propositions d'optimisation retranscrites dans une délibération datant du 25 Mars 2015 et accompagnée d'un ensemble de plans.

Ces propositions sont résumées ci-dessous.

1- Section Ouest :

La mairie indique que la variante C est retenue avec des modifications proposées (ci-après). Elle exprime également son refus des autres variantes (A et B).

Les modifications proposées sont les suivantes :

✓ **La Croix de l'Étaioir :**



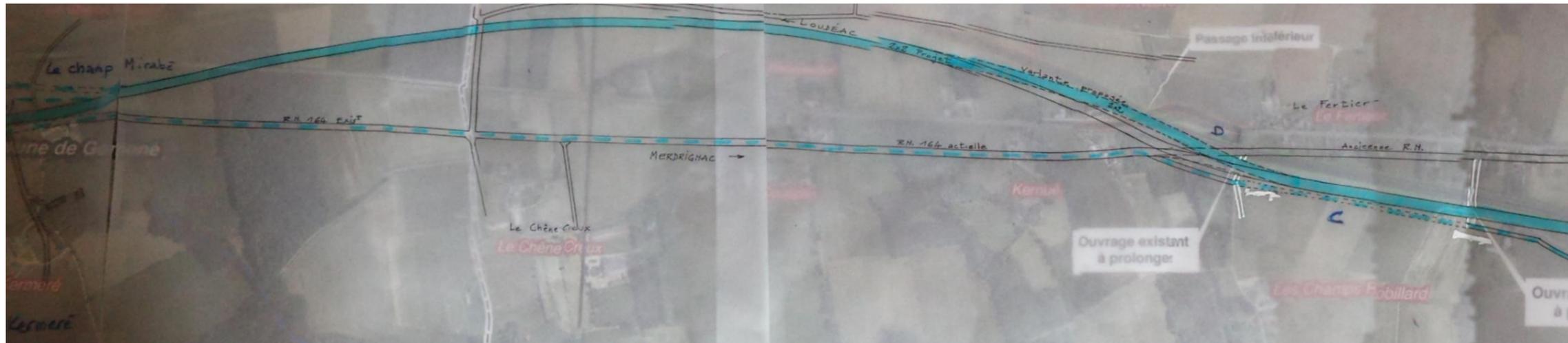
→ **Modification de l'itinéraire de substitution**

B1 : la création d'une route de substitution qui partirait de la Croix de l'Étaioir jusqu'à la sortie de « Tertignon » en utilisant les parties existantes.



→ **La création d'un échangeur Complet (A)**

✓ **Au Fertier**



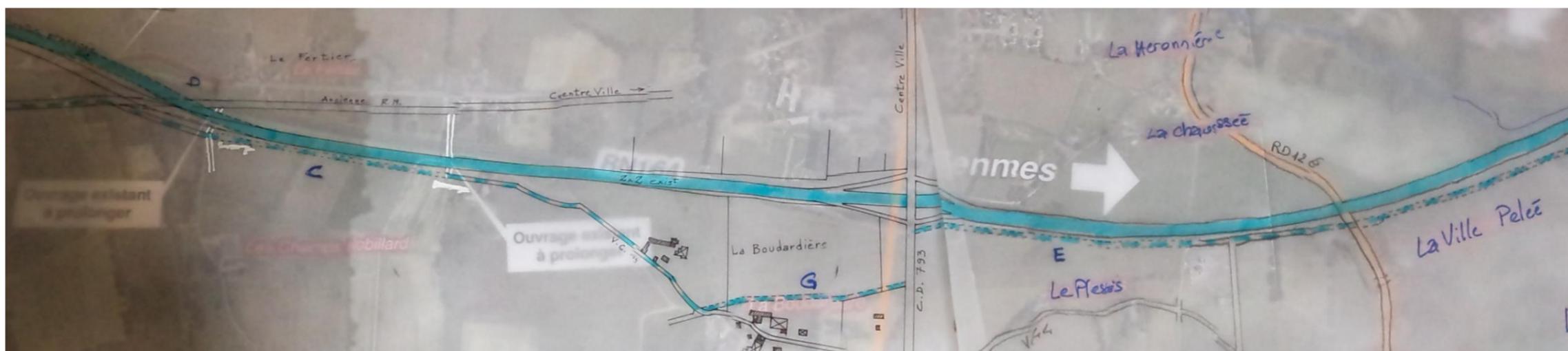
→ **Modification du tracé de la section courante et de l'itinéraire de substitution permettant de supprimer le passage inférieur prévu (très proche d'une habitation).**

C : Réaliser une voie de substitution longeant la RN par le Sud au niveau du village du Fertier.

D : Remonter la RN vers le Nord pour s'écarter de l'habitation, située en rive nord de la RN actuelle, et doubler le pont existant au lieu dit Kernué

2- Contournement du centre-ville de Merdrignac

Concernant ce secteur la mairie a exprimé « son refus catégorique du passage de l'itinéraire de substitution par la rue du 19 mars ». Elle propose une solution alternative présentée ci après :



G : Proposition d'une voie de substitution passant au Nord de la Boudardière pour rejoindre la RD 793

5.5.2. Avis des administrations

5.5.2.1. Le Service Patrimoine Naturel (SPN) de La DREAL Bretagne

Par courrier en date du 10 avril 2015, le service Patrimoine Naturel s'est exprimé sur le projet. Dans cet avis, le SPN s'exprime sur les enjeux liés à la biodiversité, aux sites et aux paysages.

Concernant le volet biodiversité, le SPN :

- Précise que le diagnostic présenté « semble complet »
- Rappelle les enjeux du site
- Expose les enjeux liés à chaque variante
- Exprime ses conclusions.

Sur ce dernier point, il est précisé qu'au vu de l'examen des impacts, les variantes les moins pénalisantes sur le patrimoine naturel sont :

- Pour la section Ouest : la variante « Aménagement sur place » ou à défaut, la variante C.
- Pour le secteur Est : la variante 2 « Aménagement sur place ».

Concernant les enjeux liés aux sites et aux paysages, le SPN précise « qu'aucune des variantes proposées ne semble réellement acceptable dans le paysage ». Il exprime toutefois ces préférences pour les variantes en aménagement sur place à savoir la variante B (section Ouest) et la variante 2 (section Est).

Concernant la variante 2, il est rappelé qu'elle « nécessitera la réalisation d'ouvrages de transparence adaptés pour la faune et la mise en place de mesures de compensation à la destruction d'habitats forestiers ».

Enfin, le SPN précise que « dans les cas où les variantes 4 ou 4bis étaient retenues, une restauration de l'espace forestier sur l'itinéraire actuel de la RN164 en forêt de la Hardouinais constituerait une mesure de compensation nécessaire sur les plans écologiques et paysager ».

5.5.2.2. La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)

Par courrier en date du 6 mars 2015, la DRAC s'est exprimée sur le projet. Elle précise qu'en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement, le projet devra faire l'objet d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés.

5.5.2.3. La Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor

Par courrier en date du 9 février 2015, elle précise qu'elle n'a pas d'avis particulier à exprimer.

5.5.2.4. La Direction Départementale de la Protection des Populations

Par courrier en date du 31 Mars 2015, elle précise qu'elle n'a pas d'avis particulier à exprimer.

5.5.2.5. Avis de la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIRO)

Par courrier en date du 2 avril 2015, la DIRO s'est exprimée sur le projet. Cet avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs.

En préalable, la DIRO précise, de manière générale sur le projet, que :

- « l'interdistance entre les échangeurs nouveaux (5 à 7km) correspond au rythme pour ce type de route ».
- « les deux bretelles isolées existantes au nord devront être fermées » :
 - ✓ sur la section Est: au niveau de Merdrignac (RD6a)
 - ✓ sur la section Ouest : au niveau de Laurenan à proximité du ruisseau de Cancaval.
- « les projets d'échangeurs à lunettes conviennent »

Seul l'itinéraire de substitution pose question dans la mesure où ce dernier au vu de ces caractéristiques ne pourra pas assurer une fonction de délestage en cas d'accident grave.

Puis pour chaque variante, elle exprime ses contraintes en termes d'entretien.

En conclusion, la DIRO précise que :

- Sur le secteur Est « la variante 1 est la variante la mieux intégrée et la plus courte en linéaire tout en permettant avec la variante 1bis de maintenir une voie de substitution correcte ».
- Sur le secteur Ouest « les variantes A et C semblent préférables » en précisant toutefois que pour la variante C « l'emprise des murs anti-bruit par merlons végétalisés paraît difficilement réalisable au droit de la route nationale existante ».

5.5.3. Avis des organismes consulaires

5.5.3.1. La Chambre d'Agriculture

Par courrier en date du 23 mars 2015, la Chambre d'Agriculture des Cotes d'Armor s'est exprimée sur le projet.

Tout d'abord, **sur le choix des variantes :**

- Section Ouest : elle se positionne pour la variante C « qui présenterait un moindre impact pour les exploitations de la zone car elle s'éloigne des sièges d'exploitation ». Elle précise que la variante Cbis est trop proche du siège d'exploitation de Kermeré.
- Section Est : elle se positionne pour la variante 4 « qui impacte le moins l'activité agricole étant donné qu'aucun siège d'exploitation ne se situe au Nord de la RN 164 actuelle » avec une demande d'optimisation au niveau des Gautrais (passage au Nord du hameau pour éviter les habitations).

Puis, **sur les itinéraires de substitution :**

- Section centre (au sud du Bourg de Merdrignac) au droit de la déviation de Merdrignac, accessible aux engins agricoles: elle demande de prévoir la voie de substitution envisagée au Sud de la RN164 actuelle pour éviter les zones urbaines situées au nord
- Section Ouest : l'itinéraire de substitution prévu à l'ouest de la Croix du Taloir n'étant pas approprié pour les engins agricoles et afin d'assurer une bonne desserte agricole du secteur, elle demande un échangeur complet au niveau de la Croix du Taloir et qu'une voie de desserte soit prévue au nord de la RN164 entre la Croix du Taloir et le Pont Neuf, pour venir se raccorder au hameau de Tertignon.

Afin d'expliquer ces choix, la Chambre d'agriculture propose de rencontrer les services travaillant sur le projet sur place.

Enfin, elle précise que ce projet devra s'accompagner d'une réorganisation foncière et de mesures de compensation foncière qui nécessiteront la mise en place de réserves foncières)

5.5.4. Avis des associations

5.5.4.1. La Fédération Nationale des Transports Routiers de Bretagne (FNTR)

Par courrier en date du 27 mars 2015, la FNTR rappelle que « L'aménagement doit s'inscrire dans une démarche sécuritaire pour les usagers et les professionnels du transport, tout en respectant l'environnement ».

Elle précise qu'elle souhaite consulter la commission technique de la FNTR afin de compléter cet avis.

5.5.4.2. Automobile Club de l'Ouest

Par courrier en date du 3 avril 2015, l'Automobile Club de l'Ouest s'est exprimé sur le projet.

Pour la section Ouest il soutient la variante Cbis qui malgré un coût supérieur, semble limiter au maximum les impacts d'intérêt général.

Pour la section Est, elle opte pour la variante 1 « qui semble afficher le meilleur compromis en termes d'impact et pour un budget contenu ».

Enfin, au vu des prévisions de trafic affichées elle exprime son souhait de voir les travaux de cette section et de l'ensemble de la RN164 se réaliser dans un avenir proche.

5.5.4.3. Le Groupement Forestier de la Hardouinais (GFH)

Par courrier en date du 16 avril 2015, le GFH s'est exprimé sur le projet.

Il rappelle tout d'abord que la forêt de la Hardouinais « constitue un massif emblématique du centre de la Région Bretagne. Classée en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique), elle figure un atout majeur pour le développement économique et touristique de ce territoire ».

Il rappelle également que ce dernier a fait l'objet d'importantes actions depuis 2008 (déboisement et replantation) suite au développement d'un parasite ravageur pour les épicéas. Enfin, il précise que ce massif est également support d'activités pédagogiques et touristiques qui se sont développées suite à de lourds efforts d'investissements soutenus par les collectivités locales.

Au regard de ces enjeux, le GFH :

- exprime son souhait de voir se réaliser un projet le moins impactant possible pour la massif forestier.
- rappelle que la voie verte devra être préservée.
- Souhaite une prise en considération des corridors écologiques. A ce titre souhaite être associé avec la Fédération des Chasseurs et la DDTM 22 à la localisation d'un éventuel Passage Grande Faune.

Pour la suite des études, le GFH souhaite :

- être associés aux discussions relatives aux mesures compensatoires
- que soient pris en compte les points particuliers suivants :
 - ✓ le devenir des parcelles situées au sud du hameau de la Harmonie
 - ✓ le transfert d'éventuelles voies devenues sans issues
 - ✓ les investissements qui seraient rendus improductifs en matière de gestion sylvicole.

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

6.1. Bilan quantitatif

6.1.1. Une concertation mobilisatrice

La concertation menée sur le projet a favorisé 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 111 avis (registres, mails, courriers, institutionnels ...) et 163 observations.
- Réunir plus de 200 personnes lors de la réunion publique qui s'est déroulée en soirée,
- D'accueillir une trentaine de personnes lors de la permanence organisée sur une journée.

Les élus ont en outre organisé leurs propres réunions de concertation avec les riverains ou la profession agricole, pour formuler des avis et contre-propositions collectifs.

6.1.2. Intérêt suscité par le projet

Sur les 163 observations émises lors de la concertation, seules 4 observations expriment un mécontentement autour du projet et notamment :

- Sur le déroulement de la concertation (délais, période) : 1 observation
- Sur le choix des variantes (les personnes ne comprennent pas que l'on propose de nouvelles variantes alors qu'un tracé avait déjà été retenu à l'issue d'études antérieures) : 3 observations

Malgré ces quelques « opposants », le projet d'aménagement dans le secteur de Merdrignac a été bien accueilli dans la mesure où ce dernier est évoqué depuis longtemps.

6.1.3. Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Toutefois, après analyse individuelle de ces derniers, les observations peuvent être regroupées en 8 thèmes

La répartition par thèmes des observations est la suivante :

Thèmes	Nombre d'observations
Les choix et avis sur les variantes	69
Les demandes d'optimisation	17
Les impacts et mesures sur l'agriculture	10
Les impacts et mesures sur l'économie locale	4
Les impacts et mesures sur l'environnement	9
Les impacts et mesures sur le milieu humain	26
Les itinéraires de substitution	14
Autres	14
TOTAL	163

P.s : Pour ce tableau de répartition, l'ensemble des avis a été pris en compte (registres, courriers, mail, publics et institutionnels) ainsi que ceux issus de la réunion publique.

6.1.4. Le choix sur les variantes

Sur les 163 observations, 69 concernent les variantes.

	Ouest				Est					
	A	B	C	Cbis	1	1bis	2	3	4	4bis
POUR	5	1	32	1	22	24	1	2	14 ⁶	1
CONTRE	15	7	1	3	5	6	12	3	11	7

Il convient de rappeler que sur le secteur Est, un avis concerne le collectif et regroupe 36 co-signataires qui se sont exprimés en faveur de la variante 4.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Sur la section Est, les avis du public sont partagés entre les variantes 1 et 4, alors que les acteurs institutionnels sont favorables à la variante 4.

La variante 4 a l'avantage de présenter l'impact le plus faible sur le milieu agricole. L'impact sur le milieu naturel, quoique fort, porte principalement sur l'extrémité sud de la forêt, scindée du reste du massif par la RN actuelle.

La variante 1, privilégiée par de nombreux riverains en raison de son faible impact sur le milieu naturel, présente en revanche un impact fort sur le milieu agricole.

⁶ 1 de ces avis comportent 36 co-signataires

6.2. Bilan qualitatif

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

6.2.1. Le cadre de vie – Le bruit

Il s'agit essentiellement d'inquiétudes de la part des riverains selon le projet qui sera retenu :

- distance de leur habitation par rapport à la route,
- emprises du projet sur leur propriété,
- la mise en place de protections phoniques
- influence des vents dominants.

Commentaire du maître d'ouvrage :

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 ou merlons pour les habitations groupées en fonction des emprises disponibles) à réaliser en application des réglementations.

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 les protéger efficacement du bruit et à insérer la route.

6.2.2. L'agriculture

Ce thème est largement évoqué dans la description des impacts des variantes 1 et 1bis, A et Cbis, notamment en termes de coupures parcellaires et d'impacts sur les sièges d'exploitations.

Le monde agricole a également manifesté son souhait de voir se créer des réserves foncières.

Le tracé des itinéraires de substitution est revenu à plusieurs reprises tant de la part des riverains que des élus avec des craintes en termes d'emprises, d'allongement de parcours, d'accessibilité ou encore de nuisances dans la traversée de zones agglomérées, d'inadaptation aux engins agricoles. Ce point est développé dans le paragraphe 6.2.5.

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, 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.

La phase suivante des études permettra notamment de mener une étude d'impact agricole affinée avec une rencontre individuelle des exploitants concernés. Cette étude d'impact agricole permettra de mettre en lumière le besoin ou non d'ajouter au projet des voies de désenclavement de certaines parcelles ou des franchissements agricoles ou boviducs et d'optimiser leur positionnement.

L'évaluation des impacts résiduels permettra de se prononcer, après la DUP du projet, sur l'opportunité à envisager la conduite d'un aménagement foncier agricole et forestier, démarche à même de permettre de réorganiser le parcellaire agricole si le projet routier se révélait trop impactant pour la fonctionnalité et la compétitivité des exploitations. Dans cette perspective, la constitution de réserves foncières a déjà été engagée par un portage via la SAFER.

Dans tous les cas, l'optimisation du projet sur le volet agricole se fera en collaboration avec le monde agricole. Toutefois, le Maître d'Ouvrage doit aussi prendre en compte les impacts sur les habitations, les zones humides et les boisements (dont les compensations peuvent conduire à impacter les terres agricoles), et un compromis doit être recherché sur ces points sensibles.

6.2.3. Le garage automobile

A plusieurs reprises, des personnes ont exprimé leurs inquiétudes sur la pérennité du garage de la Croix du Taloir qui, quelle que soit la variante retenue, perdra son accès direct à la RN164.

A ce titre, les mairies de Gomené et Laurenan ont exprimé leur souhait de créer un nouvel échangeur au niveau de la Croix du Taloir offrant ainsi un accès direct :

- à la station-service (« dernière avant Rennes qui emploie une dizaine de salariés »).
- au village de St Guenael (« le plus important de la commune » de Gomené)
- aux hameaux situés au nord de la RN164.

et permettant d'éviter le passage de camions et d'engins agricoles dans le bourg de Laurenan.

Commentaire du maître d'ouvrage :

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 et d'un paragraphe dédié dans le dossier de concertation.

Principale entreprise de Gomené et employant une dizaine de personnes, le garage de La Croix du Taloir profite actuellement du trafic de transit lié à la RN164.

A partir du moment où aucune des variantes ne prévoit d'accès direct à la station-service depuis la future 2x2 voies, l'activité de ce garage se trouvera inévitablement affectée par l'aménagement.

Le choix assez unanime résultant de la concertation amène à privilégier la variante C (cf ci-après). Ce n'est pas la configuration la plus pénalisante (la variante B l'isolait en le déconnectant de tout axe de circulation).

L'activité de réparation, de concession automobile et de dépannage ne semble pas devoir être remise en cause par le projet : les clients originaires de Merdrignac ne perdront pas vraiment de temps pour y accéder par rapport à aujourd'hui, les clients en provenance de Loudéac mettront 2 minutes de plus qu'aujourd'hui pour accéder au garage. Tout impact sur le chiffre d'affaires ne peut être néanmoins exclu.

C'est avant tout la partie de l'activité « station-service » liée aux véhicules en transit qui serait impactée : l'activité carburants représentant environ 15 % du chiffre d'affaires du garage, et les véhicules en transit représentant environ la moitié de la clientèle.

Au regard des éléments ci-dessus, et de l'impact probablement réel mais modéré du projet sur l'activité du garage, il paraît difficilement défendable de réaliser, pour cette seule raison, un échangeur au niveau du garage. La construction d'un échangeur, dont le coût de réalisation est estimé à au moins 2 millions d'euros (hors ouvrage) et qui impliquerait une consommation d'espace agricole de 1 à 2 hectares, pour desservir une station service serait dans ces conditions sujette à contestation au regard des critères d'analyse de l'utilité publique d'une opération.

En fonction des effets du projet sur son activité, l'entreprise pourra éventuellement réclamer une indemnisation pour le préjudice subi. Celle-ci ne pourra être mise en œuvre qu'a posteriori, par analyse des effets réels du projet sur le chiffre d'affaires, et par le biais d'une expertise tierce.

6.2.4. Les enjeux environnementaux

Deux sites ont fait l'objet de plusieurs remarques et interventions au cours des différents temps d'échange : **l'étang de Kernué et la voie verte.**

Au-delà de la dimension écologique de ces derniers (qui abritent des espèces protégées), les personnes qui se sont exprimées ont également rappelé la dimension sociale (lieu de convivialité, de ballade..) de ces lieux et ainsi leur volonté de les conserver intacts sur le territoire.

Commentaire du maître d'ouvrage :

L'analyse comparative a bien mis en avant l'inconvénient pour la variante A de toucher la zone humide de Kernué.

De même, l'analyse comparative des variantes sur la section Est a bien mis en avant que toutes les solutions n'étaient pas équivalentes pour la voie verte. Seule la variante 1 n'a aucun impact, les autres impliquent (par la voie nouvelle ou l'itinéraire de substitution) la coupure de la voie verte, une proximité avec la nouvelle 2x2 voies et un éventuel déplacement avec une reconstitution en tracé neuf. Ce sont des éléments qui ont souvent été appréhendés par ceux qui ont pris position pour ou contre telle ou telle variante.

6.2.5. Les demandes d'optimisation

Ces dernières concernent :

Pour la section Ouest :

- ✓ Modification de l'itinéraire de substitution entre le hameau de la Croix du Taloir et l'échangeur de la RD22, jugé inadapté.
- Proposition de création d'une voie de substitution entre la Croix du Taloir et la sortie de Tertignon
 - ✓ Proposition de création d'un échangeur.
 - ✓ Optimisation de la variante C entre la Métairie Neuve et le Fertier.
- Proposition de décaler le tracé vers le nord,
- Proposition de création d'une voie de substitution au sud de la 2x2 voies

Pour la section Est :

- ✓ Modification de la variante 4
- Proposition de passage au Nord du hameau des Gautrais puis dans la forêt au sud de la RN164 avant de rejoindre l'échangeur existant

Pour la déviation actuelle de Merdrignac :

- ✓ Rejet de la proposition du dossier de concertation
- Proposition d'une alternative au sud de la RN164 (depuis la RD793 jusqu'à la Ville Hubeau).

Commentaire du maître d'ouvrage :

Concernant la section Ouest, le maître d'ouvrage examinera dans la suite des études diverses solutions d'itinéraire de substitution et les comparera avant de faire un choix définitif. La solution proposée par les collectivités sera notamment étudiée.

En ce qui concerne la question d'un échangeur supplémentaire à la Croix du Taloir, il est justifié par les collectivités par la présence du garage, un projet de zone d'activités et les livraisons par camions pour un certain nombre de hameaux. On rappelle que le carrefour actuel de la Croix du Taloir est fréquenté par un faible nombre de véhicules : 400 par jour dont 170 en direction ou provenance de Merdrignac et 150 pour la direction Loudéac.

L'impact sur le garage a été évoqué plus haut et ne justifie pas à lui seul la réalisation d'un échangeur.

Dans la variante C qui est celle privilégiée par les collectivités, les usagers en direction de Merdrignac (qu'ils habitent la Croix du Taloir ou Saint-Guenaël ou fréquentent le garage), cheminent dans des conditions totalement analogues à la situation actuelle, en utilisant l'actuelle RN164.

Les usagers en direction de Loudéac perdent environ 2 minutes par rapport à la situation actuelle, pour rejoindre l'échangeur de la Lande aux Chiens, et peut-être moins si un autre itinéraire de substitution était mis en place. Ces éléments de faible fréquentation et d'impact nul ou limité sur les temps de parcours ne plaident pas non plus pour un échangeur supplémentaire. En outre, comme le mentionne à juste titre la DIRO, l'interdistance entre les deux échangeurs dans ce secteur est de 6 km, ce qui est totalement cohérent avec le statut de la voie et ce qui se retrouve ailleurs sur le reste de la RN164. Si un échangeur devait être réalisé à la Croix du Taloir, il serait à moins de 2,5 km de l'échangeur le plus proche : nulle part ailleurs sur la RN164 on ne rencontre une telle proximité, qui plus est en dehors d'un milieu péri-urbain.

Concernant le projet de zone d'activités, il est noté que le secteur se trouve en zone RNU (Gomené ne dispose pas de document d'urbanisme) et qu'aucun projet n'apparaît dans les documents de planification. Même si le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 doit évidemment tenir compte du territoire traversé et de ses projets, il doit prioritairement répondre à l'ambition première qui est de mettre la RN164 à 2x2 voies tout en proposant des réponses en termes de déplacement et de mobilité aux usages actuels (riverains, exploitants agricoles, zones urbanisées existantes, entreprises existantes...) dont les habitudes peuvent être modifiées par le projet. Les collectivités peuvent s'emparer du projet structurant que représente la mise à 2x2 voies pour le compléter d'aménagements répondant aux enjeux de développement plus locaux : la réalisation d'un échangeur supplémentaire au niveau de la Croix du Taloir pourrait relever dans ce cadre d'une maîtrise d'ouvrage tierce, en complément du programme porté par l'Etat.

La demande d'optimisation de la variante C entre la Métairie Neuve et le Fertier sera examinée par le maître d'ouvrage.

Concernant la section Est, le maître d'ouvrage examinera la proposition de modification de la variante 4, et formulera le cas échéant des contre-propositions.

En ce qui concerne l'aménagement de l'itinéraire de substitution au niveau de la déviation actuelle de Merdrignac, déjà en 2x2 voies mais où circulent des véhicules lents faute d'itinéraire alternatif, le maître d'ouvrage examinera les propositions alternatives faites par les collectivités, formulera le cas échéant des contre-propositions, et examinera la pertinence d'inclure ces aménagements dans le dossier à soumettre à enquête publique

7. CONCLUSION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La concertation s'est déroulée dans de bonnes conditions permettant une large expression du public. Le maître d'ouvrage a trouvé très positif la coordination des différentes collectivités, de certains riverains et de la profession agricole pour formuler un avis collectif et des contre-propositions, même si d'autres expressions, parfois en contradiction, peuvent être relevées.

Un consensus semble se faire autour de la variante C pour la section Ouest.

Pour la section Est, les avis des riverains étant partagés entre les variantes 1 et 4, la comparaison multi-critères de celles-ci conduit le maître d'ouvrage à retenir la variante 4, qui est plébiscitée par les communes et le milieu agricole.

Des attentes ont néanmoins été exprimées concernant les tracés de ces deux variantes mais également concernant le tracé de l'itinéraire de substitution en extrémité Ouest et en section centrale. Le maître d'ouvrage étudiera l'ensemble des contre-propositions qui ont été faites.

Une demande d'échangeur supplémentaire au niveau de la Croix du Taloir a été formulée ; l'analyse du maître d'ouvrage laisse néanmoins à penser que cet ouvrage est une réponse à des enjeux très locaux.

Aussi, sur la base de l'analyse multi-critères soumise à la concertation et de l'ensemble des avis recueillis au cours de la concertation, tout en considérant que la durée de la concertation aura permis au public d'émettre un avis, le maître d'ouvrage :

- décide de retenir, sur la section Ouest, la variante C
- décide de retenir, sur la section Est, la famille de variantes 4
- examinera, dès le début de la suite des études, les propositions d'ajustement de tracé de ces deux variantes et de l'itinéraire de substitution, et formulera le cas échéant des contre-propositions. Sur la base d'une analyse comparative, des ajustements devront être le cas échéant décidés.
- décide de ne pas intégrer dans le programme de son projet la réalisation d'un échangeur supplémentaire au niveau de La Croix du Taloir, considérant que le projet présenté permet une desserte satisfaisante du territoire traversé ; il reste néanmoins possible à une collectivité tierce d'assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement d'un tel ouvrage, qui peut venir compléter le projet de l'Etat pour répondre à des enjeux de développement locaux
- devra trancher, avant la mise à enquête publique, sur l'inclusion de la réalisation d'un itinéraire de substitution en section centrale dans le dossier à soumettre à enquête, ou son renvoi à un dossier ultérieur.

8. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES

La mise en œuvre du chantier de la RN164 à Merdrignac 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, etc...
- **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 Environnementale⁷ 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.

- **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.



⁷ 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.

9. LES ANNEXES

- **Annexe 1** : Modalités de concertation
- **Annexe 2** : Proposition de modalités de concertation transmises aux communes concernées
- **Annexe 3** : Délibération des communes sur les modalités de concertations
- **Annexe 4** : Dossier de concertation
- **Annexe 5** : Diffusion du dossier de concertation : liste des destinataires
- **Annexe 6** : support de la réunion publique
- **Annexe 7** : Affiche de la réunion publique et plaquette d'information
- **Annexe 8** : Compte rendu de la réunion publique
- **Annexe 9** : Observations portées sur les registres en mairie
- **Annexe 10** : Mails et courriers reçus
- **Annexe 11** : Avis des institutionnels reçus
- **Annexe 12** : communiqué de presse et principales coupure de presse