

RN164

Aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne



Bilan de la concertation complémentaire
(janvier / février 2016)

REVISIONS DE CE DOCUMENT

Contenu

| | |
|--|-----------|
| 1. PREAMBULE : POURQUOI UNE SECONDE CONCERTATION..... | 3 |
| 2. PRESENTATION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES..... | 3 |
| 3 EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION..... | 4 |
| 4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION..... | 4 |
| 4.1. Documents diffusés..... | 4 |
| 4.2. Réunion publique..... | 5 |
| 4.3. Registres dans les mairies..... | 5 |
| 4.4. Expression diverse des avis..... | 5 |
| 4.5. Couverture médiatique de la concertation..... | 6 |
| 4.6. Le recueil des avis par courriel et courrier..... | 6 |
| 4.7. Le site Internet de la DREAL..... | 6 |
| 4.8. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage..... | 6 |
| 5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS..... | 7 |
| 5.1. Teneur des échanges en réunion publique..... | 7 |
| 5.1.1. Les modalités et le contenu de la concertation..... | 7 |
| 5.1.2. Le tracé des variantes..... | 7 |
| 5.1.3. Les impacts et les mesures compensatoires..... | 7 |
| 5.2. Teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus..... | 7 |
| 5.2.1. Avis sur les variantes..... | 7 |
| 5.2.2. Impacts et mesures compensatoires..... | 8 |
| 5.2.3. Les autres remarques..... | 8 |
| 5.3. La teneur des échanges dans les registres..... | 8 |
| 5.3.1. Le registre de Mûr-de-Bretagne..... | 8 |
| 5.3.2. Le registre de Saint Guen..... | 9 |
| 5.3.3. Le registre de Saint Connec..... | 9 |
| 5.3.4. Le registre de Caurel..... | 9 |
| 5.3.5. Le registre de Saint-Caradec,..... | 9 |
| 5.3.6. Le registre de Saint-Gilles-Vieux-Marché,..... | 9 |
| 5.4. La teneur des avis écrits..... | 9 |
| 5.4.1. Avis des collectivités territoriales et locales..... | 9 |
| 5.4.2. Avis des administrations..... | 11 |
| 5.4.3. Avis des organismes consulaires..... | 11 |
| 5.4.4. Avis des associations..... | 12 |
| 5.4.5. Avis de l'exploitant de la route (la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest - DIRO)..... | 12 |
| 6. SYNTHESE DES AVIS ET ANALYSES DU MAITRE D'OUVRAGE – APPORTS DE LA CONCERTATION..... | 13 |
| 6.1. Le bilan de la concertation..... | 13 |
| 6.1.1. Bilan quantitatif..... | 13 |
| 6.1.2. Bilan qualitatif..... | 13 |
| 7. DECISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE..... | 17 |
| 8. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES..... | 19 |
| 9. LES ANNEXES..... | 20 |

1. PREAMBULE : POURQUOI UNE SECONDE CONCERTATION

L'État, maître d'ouvrage du projet, avec son partenaire la Région Bretagne, a pour ambition de finaliser la mise à 2x2 voies de la RN164 entre Châteaulin et Montauban de Bretagne. L'aménagement de 11 km dans le secteur de Mûr-de-Bretagne fait partie de ce programme global.

Une première concertation sur le projet de mise à 2x2 voies dans ce secteur de Mûr-de-Bretagne s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public 3 variantes de tracé («Aménagement sur Place », « Nord », « Sud ») et l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, cette première concertation, si elle a conduit à éliminer la variante «Aménagement sur Place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud » .

L'État a donc mené dans le courant de l'année 2015 des études complémentaires dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de rechercher des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts. La conception et l'insertion du viaduc au-dessus de la Zone Natura 2000 du Poulancre, la phase chantier, les enjeux environnementaux ou agricoles ont notamment été approfondis.

L'État a donc proposé aux acteurs locaux de prendre connaissance de ces nouveaux éléments et de s'exprimer au travers d'une nouvelle phase de concertation.

2. PRESENTATION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES

Pour répondre aux multiples attentes, la DREAL a fait le choix de confier :

- une mission d'expertise au SIROA (Service Ingénierie Routière et Ouvrage d'Art) de Nantes afin d'approfondir la gestion de la phase chantier de la construction des viaducs, et de rechercher une solution optimisée de la variante Sud pour le franchissement du Poulancre.
- une mission d'expertise au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) afin d'étudier les enjeux techniques liés à la construction des ouvrages de franchissement de la vallée du Poulancre.
- une mission architecturale à l'agence Morris-Renaud autour de l'insertion paysagère des différents ouvrages sur la vallée du Poulancre.
- une mission de production d'une maquette virtuelle du projet en 3 dimensions (3D) à l'agence IN SITUA pour mieux rendre compte des résultats des études.
- une mission d'approfondissement et de coordination confiée au groupement INGEROP/CERESA avec notamment comme objectifs :
 - le tracé d'une nouvelle variante dite « mixte »,
 - l'approfondissement des estimations,
 - d'explicitier les mesures pour l'environnement en accompagnement des solutions de traversées du Poulancre,

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

Les communes concernées avaient préalablement été sollicitées pour avis sur les modalités de concertation par courrier du 13 novembre 2015 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 lundi **18 janvier au vendredi 12 février 2016**. Elle a porté sur les trois variantes d'aménagement : le tracé dit « Mixte », le tracé nord et le tracé sud.

Ces variantes ont des points communs. Toutes 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).

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

- Un rappel de l'objectif de cette nouvelle concertation,
- Un rappel du contexte du projet,
- Un rappel historique de la première concertation,
- La présentation et les résultats des études complémentaires,
- Une analyse comparative multicritères des trois variantes.

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 et l'analyse comparative associée.**

A l'issue de la concertation, il s'agit pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précisions, 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, 14 février 2014, 2 février 2015 et 29 juin 2015 et qui associe : communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, Pays du Centre Bretagne et de Pontivy, Conseil Régional de Bretagne, Conseil Départemental 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 18 janvier au 12 février 2016 : cette période correspond à la tenue de la réunion publique, 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 31 décembre 2015.

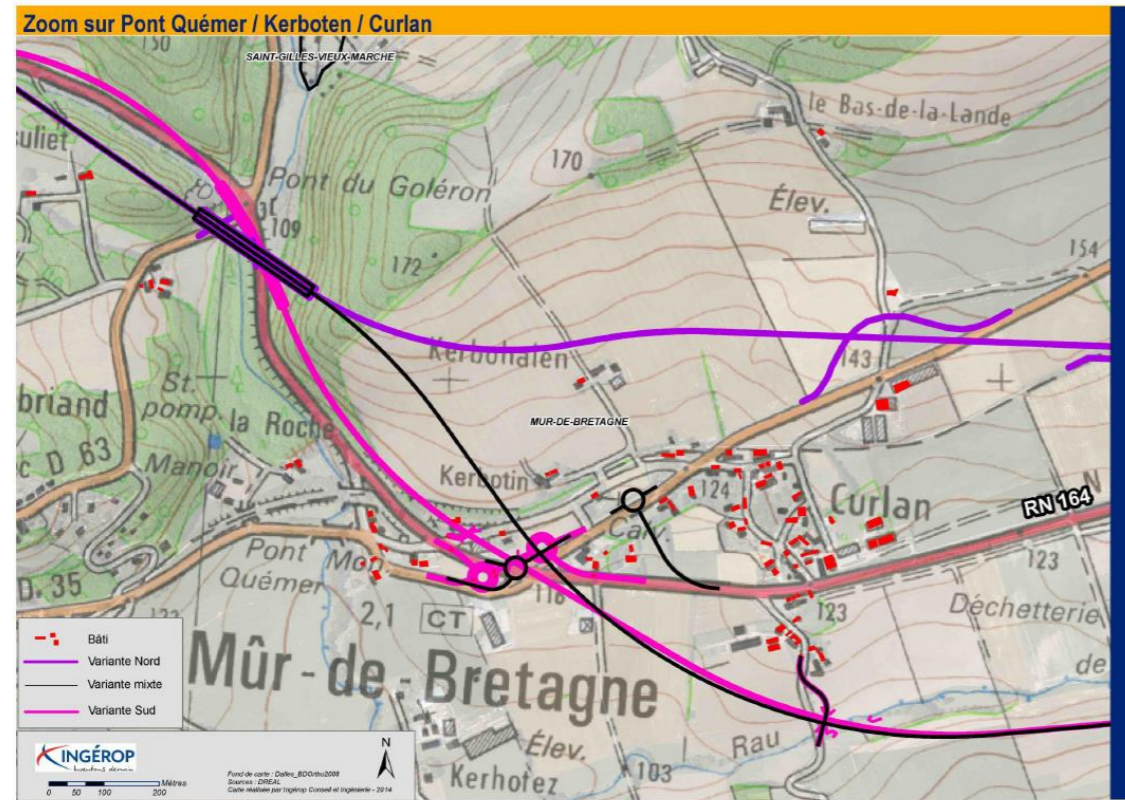
Le maître d'ouvrage a varié les modes et les temps de concertation. Un bilan en termes d'organisation est présenté ci-après.

4.1. Documents diffusés

Environ 50 exemplaires **du dossier de concertation** (document couleur, format A3, 67pages) ont été diffusés (*Cf. dossier de concertation en Annexe 4 et liste des destinataires en Annexe 5*) ou mis à disposition dans les mairies. 30 téléchargements ont été par ailleurs relevés.

Une affiche d'information de la concertation et de la réunion publique a été adressée à 174 riverains.





4.2. Réunion publique

Une réunion publique s'est déroulée le 27 janvier 2016, un peu plus de 140 personnes étaient présentes.

Elle a été annoncée par voie de presse et au moyen d'affiches (Cf. Annexe 6) remises par le maître d'ouvrage aux communes.

Le support de la réunion figure en annexe 7, le compte rendu en annexe 8 et la teneur des échanges est résumée au paragraphe 5.1.

Ce temps d'échange, animé par le Sous-Préfet de Guingamp et la DREAL Bretagne, a permis de présenter les objectifs de cette nouvelle concertation et les enjeux du projet, puis de présenter les trois variantes soumises à concertation.

Les débats se sont déroulés dans de bonnes conditions ayant pu permettre de nombreux échanges (20 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.

4.3. Registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 6 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Ils ont permis de recueillir 53 observations réparties de la manière suivante :

- Saint-Connec : 1 observation,
- Saint-Gilles-Vieux-Marché : Pas d'observation,
- Mûr-de-Bretagne : 31 observations,
- Saint-Guen : 3 observations,
- Saint-Caradec : 1 observation,
- Caurel : 17 observations.

Les remarques recueillies dans les registres figurent en Annexe 9 du présent bilan, et leur teneur est détaillée au paragraphe 5.4.

4.4. Expression diverse des avis

La concertation a donné lieu à la création d'un collectif de l'association de défense « RN 164 MUR DE BRETAGNE » : 507 signatures réparties comme suit : riverains : 13 feuilles contenant 65 signatures, citoyens mûrois : 42 feuilles contenant 442 signatures

5.3. L'impact des variantes sur le milieu naturel

| | Variante 0 | Variante nord (viaduc haut) | Variante mixte (viaduc haut) | Variante sud (viaduc bas) |
|--|--|---|--|---|
| Emprise sur les périmètres remarquables | - Pas d'impact | - Impact sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre limité à l'emprise des piles du viaduc, pas d'effet de coupure | | - impact important sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre |
| Impact sur des habitats ou espèces remarquables | - Impacts similaires sur la partie ouest jusqu'à Tréfaut (notamment impact limité sur la broussaille à sphaignes aux alentours de la source du Martray, impact modéré sur le boisement au nord de la Ville Jan) et à l'est de Coët Prat (coupures de haies). - Pas d'impact | - Impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies. Entraîne la destruction d'individus d'escargots de Quimper mais évite les habitats où cette espèce est la plus densément présente. Se rapproche d'un site de reproduction d'amphibiens communs mais sans couper de continuité d'habitats favorables. Aggrave la coupure existante sur le Saint Guen (1 nouveau franchissement par la voie nouvelle adjacente au franchissement existant) | - Impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies. Entraîne la destruction d'individus d'escargots de Quimper mais évite les habitats où cette espèce est la plus densément présente. Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen (impact potentiel sur les espèces présentes notamment la Loutrre et les poissons). | - Impact très fort au niveau des habitats de la vallée du Poulancre (formation boisée d'intérêt communautaire), et des espèces qu'elle abrite. Destruction d'un site de reproduction d'amphibiens communs, et d'individus d'escargots de Quimper. Variante très proche d'un gîte d'hivernage de chauves-souris d'intérêt patrimonial. Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen (impact potentiel sur les espèces présentes notamment la Loutrre et les poissons) et arasements de haies plus importants. |
| Impacts sur les corridors et déplacements d'espèces | - Transparence écologique faible pour la vallée du Poulancre - Pas d'impact | - Maintien de la coupure entre l'ensemble Guerlédan/Bois de Caurel et le chapelet de boisements au nord de la RN164. - Aggravent l'effet de coupure occasionné par le franchissement du Lotavy (impact réductible par la mise en place d'ouvrages adaptés). Très bonne transparence pour la vallée du Poulancre | - Création d'une nouvelle coupure sur le Saint Guen, impact réductible avec la mise en place d'ouvrages adaptés. | - Transparence écologique moyenne pour la vallée du Poulancre - Création d'une nouvelle coupure sur le Saint Guen, impact réductible avec la mise en place d'ouvrages adaptés. |
| Impacts sur les haies et les boisements | | - Boisements : 13,6 ha, - haies : 3 870 ml | - Boisements : 13,7 ha, - haies : 3 870 ml | - Boisements : 15,9 ha, - haies : 4 125 ml |

4.5. Couverture médiatique de la concertation

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué en date du 11 janvier 2016 indiquant les modalités de participation du public (Cf. Annexe 10).

Les principales coupures de presse sont jointes en Annexe 11 du présent bilan.

4.6. Le recueil des avis par courriel et courrier

Une adresse mail dédiée au projet (RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr) a permis de recueillir 16 avis ; 16 courriers ont aussi été reçus par la DREAL.

Ces éléments figurent également en *Annexe 9* du présent bilan.

4.7. 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.

Sur le site internet de la DREAL étaient disponibles :

- le dossier de concertation
 - les photomontages du viaduc
 - des vues extraites du modèle numérique de terrain appliquées aux trois variantes
 - des vidéos extraites du modèle numérique de terrain montrant la vision que pourrait avoir un usager circulant dans les deux sens sur la voie principale et sur l'itinéraire de substitution pour les trois variantes
 - le communiqué de presse annonçant la concertation complémentaire
 - le tract-affiche annonçant la concertation complémentaire
- et y ont été ajoutés en cours de concertation ;
- la présentation faite en réunion publique
 - les plans et profils en long des trois variantes, à la demande des riverains

Il y a eu près de 400 visites avec 630 téléchargements tous supports confondus



The screenshot shows a website page with a green header 'INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS'. The main content area is titled 'RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain) - La concertation publique complémentaire de 2016'. It includes a date '15 janvier 2016 (mis à jour le 2 février 2016)', a social media icon for Facebook, and a central image of a road with a sign that says 'RN 164 mise à 2x2 voies Concertation complémentaire'. The text describes the public consultation process, mentioning dates from January 18 to February 12, 2016, and the goal of gathering input from stakeholders. It also lists the project context, including the location and the goal of providing more detailed information for comparison and choice of variants. A sidebar on the right contains a 'Dans la même rubrique' section with links to related documents and a 'S'abonner' button.

Extrait du site Internet de la DREAL

4.8. 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 et M. Terrom, chargé d'études.

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 (3 interventions);
- Le tracé du projet au travers des demandes de précisions et/ou d'adaptations (6 interventions)
- Les impacts et mesures compensatoires liées aux variantes (9 interventions).

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 laisse entendre que la variante a déjà été choisie par l'Etat,
- Une seconde souhaite savoir quand se fera le choix de la variante,
- Enfin, un agriculteur est surpris de ne pas voir son nom apparaître parmi les exploitants impactés.

5.1.2. Le tracé des variantes

Les remarques concernent des demandes de précisions sur différents points :

- Les possibilités de raccordement avec une éventuelle rocade Sud de Mûr-de-Bretagne (1 intervention),
- Les hauteurs de remblais, les profils en long (2 interventions),
- Le rétablissement de la voie verte (1 intervention).

Mais également des demandes d'adaptations et notamment relatives au giratoire de raccordement entre la RN164 actuelle (futur itinéraire de substitution) et la RD35 jugé très néfaste pour le milieu humain (trop proche des habitations). Il est demandé sur ce point une adaptation du projet (variante mixte).

Une remarque concerne le 1/2 échangeur de Caurel. Au vu des enjeux touristiques de la zone d'étude, cette personne regrette que ce dernier ne fasse plus partie du projet.

5.1.3. Les impacts et les mesures compensatoires.

Les 8 interventions concernent :

- **Les impacts agricoles** (4 interventions) : Une première remarque plus générale au sujet des chiffres de consommation foncière que la personne juge surprenant. Deux remarques individuelles relatives à l'impact des différentes variantes sur une exploitation agricole et/ou sur une habitation.
Enfin un représentant de la SAFER rappelle qu'une veille active est en cours pour la constitution de réserves foncières.
- **Les impacts sonores** (3 interventions) : ces remarques concernent l'impact des variantes sur le cadre de vie des habitants avec deux exemples cités : Pont Quémer et Curlan. Concernant ces impacts, une personne souhaiterait savoir si la dépréciation des biens liée à la proximité du projet pourra donner lieu à d'éventuelles compensations.
- **Les enjeux environnementaux** (2 interventions) : une personne rappelle que la variante Nord plus courte répond mieux aux enjeux de la COP21. Une seconde précise que sur les enjeux zones humides, la variante mixte présente moins d'impacts.

5.2. 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 16 mails et 16 courriers.

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

- Les avis argumentés sur les trois variantes soumises à la concertation (12 observations)
- Les impacts et mesures compensatoires. (14 observations)
- Les autres remarques (6 observations)

5.2.1. Avis sur les variantes

Les arguments mis en avant pour ou contre chaque variante sont présentés dans les tableaux suivants :

| Variante nord | |
|--|--|
| Pour | Contre |
| <ul style="list-style-type: none"> - Moins chère - Moins consommatrice d'espace - Tracé plus court - Préservation des hameaux de Curlan et Kerbotin - Meilleure intégration dans le paysage - Compatibilité avec le projet de parc éolien - Moins consommatrice de terres agricoles | <ul style="list-style-type: none"> - Impact sur le jardin du Botrain - Plus d'impact pour le monde agricole - Ne faisait pas partie des variantes « historiques » |

| Variante sud | |
|---|---|
| Pour | Contre |
| <ul style="list-style-type: none"> - Plus favorable pour le développement de St Guen - Plus favorable pour le jardin du Botrain - Meilleure visibilité sur Mûr-de-Bretagne (depuis la 2x2voies) - Impacts agricoles mieux répartis - Meilleure desserte de la ZA de Guergadic, - Réutilisation des terrains déjà acquis | <ul style="list-style-type: none"> - Plus contraignante pour la desserte de la zone d'activités ainsi que pour le hameau de Curlan - Coupe Curlan de Mûr de Bretagne - Incompatible avec le projet de parc éolien - Destruction du patrimoine breton (ferme typique du 19^{ème} siècle) - Tracé plus polluant (car plus long) - Impacts sur l'exploitation de M.Quéro - Plus chère - Atteinte au site Natura 2000 - Plus de destruction de boisements - Impact paysager lié la présence d'un viaduc bas |

| Variante mixte | |
|--|--|
| Pour | Contre |
| <ul style="list-style-type: none"> - Moins d'impact pour le jardin du Botrain - Meilleure visibilité sur Mûr-de-Bretagne (depuis la 2x2voies) - Impacts agricoles mieux répartis - Meilleure desserte de la ZA de Guergadic, | <ul style="list-style-type: none"> - Plus contraignante pour la desserte de la zone d'activités ainsi que pour le hameau de Curlan - Coupe Curlan de Mûr de Bretagne - Incompatible avec le projet de parc éolien - Plus impact sur le paysage et notamment sur la vallée du St Guen |

5.2.2. Impacts et mesures compensatoires

Ces 13 observations concernent :

- **Les enjeux agricoles** : 3 observations sur l'impact du projet sur le fonctionnement des exploitations voire la remise en cause de la pérennité de leur exploitation en fonction de la variante retenue.
- **Les enjeux humains** : 5 observations relatives aux enjeux acoustiques mais également sur les questions de pollution ou encore une question sur les mesures envisagées pour compenser la dépréciation des biens.
- **Les enjeux économiques et touristiques** : 6 observations autour de la vallée du St Guen, du jardin du Botrain mais également le développement de la zone d'activités de Guergadic ou la compatibilité avec le projet de parc éolien.

A ces 13 observations, il convient également d'ajouter les arguments évoqués pour justifier le choix des variantes (§5.2.2)

5.2.3. Les autres remarques

Ces dernières s'articulent autour :

- **De l'opportunité du projet** : une personne affirme sa volonté de voir ce projet aboutir et ce quelle que soit la variante retenue.
- **De l'expression d'un désaccord** : une personne rappelle son mécontentement sur le déroulement de la présente concertation ainsi que sur l'absence de prise en compte des remarques formulées au cours de la première concertation. Une autre exprime son différend avec la DREAL suite à l'annulation d'une vente.
- **D'une demande particulière** : au regard du préjudice subit, deux personnes expriment leur souhait de modifier l'emplacement de l'échangeur Ouest.

5.3. La teneur des échanges dans les registres

5.3.1. Le registre de Mûr-de-Bretagne

Sur les 31 observations, 24 personnes ont exprimé clairement leur choix sur une ou plusieurs variantes. Ces choix ont été pour la plupart argumentés (80%) et souvent plusieurs enjeux ont été évoqués par la même personne.

Les enjeux agricoles ont été évoqués à 13 reprises et notamment sur des impacts généraux :

- La perte de terre,
- Des problèmes de déplacement de troupeau,
- La répartition des impacts entre les différentes variantes.

Des impacts individuels ont également été évoqués et notamment le fait qu'une des variantes :

- Remettait en cause un projet d'installation d'un jeune exploitant,
- Coupait une exploitation en séparant ainsi l'exploitation de son habitation,
- Générerait des impacts importants à cause du tracé de l'itinéraire de substitution.

La question des réserves foncières a également été évoquée.

Les enjeux humains ont été évoqués à 10 reprises avec des craintes sur :

- La dépréciation des biens,
- Les nuisances sonores et visuelles,
- La pollution engendrée par le trafic

Les enjeux économiques, touristiques et financiers ont été évoqués à 4 reprises et concernent :

- Le coût de l'opération (évoqué à deux reprises),
- La zone d'activités de Guergadic,
- Le jardin du Botrain.

La localisation des échangeurs a été évoquée à travers 2 observations :

- Une première sur l'échangeur Ouest qu'une personne juge très pénalisant sur son activité (concerne les trois variantes),
- Une seconde sur l'échangeur Est (concerne une variante) notamment par rapport à son impact sur les habitations situées à proximité (Coët Prat).

5.3.2. Le registre de Saint Guen

Trois personnes ont exprimé leur avis et leur choix sur les variantes :

- Une première favorable à la variante Nord qu'elle juge « *moins coûteuse, plus respectueuse des normes, moins polluante et surtout plus esthétique* ».
- Une seconde favorable à la variante Sud. Plusieurs arguments sont avancés :
 - o Meilleure desserte de la Zone d'activités de Guergadic,
 - o S'éloigne du jardin de Botrain,
 - o Evite des impacts très forts pour deux exploitants
- Une troisième favorable à la variante Mixte qui leur apparaît comme « *une conciliation de tous aspects touristique, commercial, agricoles...* »

5.3.3. Le registre de Saint Connec

Une personne a exprimé son avis sur les variantes et notamment sur les avantages de la variante Nord. Parmi les arguments avancés :

- Plus courte,
- Nombre d'habitations impactées moins important,
- Moindre impact pour les habitants des hameaux de Kerbotin et Curlan
- Moins chère.

5.3.4. Le registre de Caurel

17 personnes (élus, habitants, commerçants) se sont exprimées autour du ½ échangeur de Caurel. Les arguments évoqués, souvent similaires, peuvent être résumés comme suit : « *le ½ échangeur de Caurel est :*

- *Vital voire indispensable pour la survie de la commune,*
- *Indispensable pour le maintien de l'activité touristique,*
- *Permet de redynamiser le Centre Bretagne,*
- *Soutient le développement local,*
- *Nécessaire pour accompagner et poursuivre l'engouement lié à l'attractivité de l'ASSEC de 2015,*
- *Nécessaire pour l'accessibilité de Loudéac. »*

5.3.5. Le registre de Saint-Caradec,

Une personne s'est exprimée au nom de l'association Aréthuse sur des enjeux de sécurité sur la RN164 dans son ensemble et notamment sur la dangerosité liée à la présence du rond-point de Colmain.

→ **Il convient de rappeler que ce dernier est en dehors de la présente opération.**

5.3.6. Le registre de Saint-Gilles-Vieux-Marché,

Aucune observation n'a été faite.

5.4. La teneur des avis écrits

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

5.4.1. Avis des collectivités territoriales et locales

5.4.1.1. La Région Bretagne

Par courrier en date du 25 février 2016, la Région Bretagne a donné son avis sur les variantes. De cet avis, il en ressort que :

- La variante Sud reste la plus pénalisante à la fois pour le milieu naturel et paysager tout en créant une coupure franche entre le hameau de Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne.
- La variante Mixte ne présente pas de contraintes très marquées. Elle est toutefois légèrement plus défavorable pour le milieu humain et, comme la variante Sud, sépare Curlan de Mûr-de-Bretagne.
- La variante Nord, comme la variante Mixte, apparaît nuancée vis-à-vis des critères humains, paysagés mais plus défavorable pour le milieu agricole. Il est également noté que cette dernière ne sépare pas le hameau de Curlan de Mûr-de-Bretagne.

En conclusion, pour la Région, la variante Nord « apparaît, *de manière relative, être un projet plus durable* » qui *préserve mieux la vallée du Poulancre et la jonction naturelle entre Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne* ». Elle ajoute que, si cette variante était retenue, la Région sera particulièrement vigilante à ce que « *des mesures d'accompagnement satisfaisantes soient proposées et acceptées par les exploitations les plus impactées* ».

5.4.1.2. Le Département

a. Le Conseil Départemental

Dans son avis, formulé par courrier du 22 février 2016, le Conseil Départemental des Côtes d'Armor rappelle son attachement ainsi que celui des collectivités locales pour le demi-échangeur de Caurel et à ce titre souhaite que l'État justifie son retrait du projet.

Sur le choix des variantes, le Conseil Départemental **se prononce en faveur de la variante mixte**.

Ce choix est argumenté des éléments suivants :

- La variante mixte génère moins d'impact sur le milieu naturel (boisements et zones humides) que la variante Sud. De plus, l'insertion de l'ouvrage de franchissement de la vallée du Poulancre est manifestement meilleure.
- La variante mixte réutilise de façon plus optimale les terrains déjà acquis par l'Etat.

De plus, il est rappelé que cette variante présente également l'intérêt d'être compatible avec un raccordement sur la RN164 du projet de déviation Sud-Est de Mûr-de-Bretagne.

5.4.1.3. Les Communautés de Communes

b. CIDERAL

La CIDERAL s'est réunie en Conseil Communautaire en date du 2 février 2016. Après avoir rappelé les enjeux liés au projet, les conclusions de la première concertation et les objectifs de cette nouvelle concertation, la délibération expose les trois variantes soumises à la concertation.

Après avoir décrit les trois variantes, Monsieur le Président précise que « *la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraire de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation* » alors que les variantes Mixte et Nord « *permettent une circulation normale pendant la période des travaux* ».

Puis, après avoir rappelé que la variante Nord avait « *nettement la préférence de la DREAL sur le dossier de concertation* », la CIDERAL met en avant les avantages de la variante Mixte à savoir :

- La visibilité économique de la ZA et de l'agglomération,
- La vitrine promotionnelle de l'habitat.

Ces arguments sont appuyés par les exemples de Loudéac et Gouarec pour le choix du positionnement de la 2X2 voies et ses effets sur l'attractivité économique.

Enfin, il est précisé que si le choix de la variante Mixte était retenu des modifications devront être faites au niveau des giratoires de Kerbotin.

Après avoir exposé ces différents points, le bureau communautaire se prononce à l'unanimité « **Pour la variante Mixte** ».

5.4.1.4. Les communes

a. La commune de Mûr-de-Bretagne

En date du 11 février 2016, après avoir présenté les enjeux liés au projet, les conclusions de la première concertation et les objectifs de cette nouvelle concertation, la délibération expose les trois variantes soumises à la concertation.

Après avoir décrit les trois variantes, Monsieur le Maire précise que « *la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraire de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation* » alors que les variantes Mixte et Nord « *permettent une circulation normale pendant la période des travaux* ».

Puis, après avoir rappelé que la variante Nord avait « *nettement la préférence de la DREAL sur le dossier de concertation* », Monsieur le Maire met en avant les avantages de la variante Mixte à savoir :

- La visibilité économique de la ZA et de l'agglomération,
- La vitrine promotionnelle de l'habitat.
- Ces arguments sont appuyés par les exemples de Loudéac et Gouarec pour le choix du positionnement de la 2X2 voies et ses effets sur l'attractivité économique.

Enfin, il est précisé que si le choix de la variante Mixte était retenu des modifications devront être faites au niveau des giratoires de Kerbotin.

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

De ce vote, il en ressort :

- **pour la variante Nord : 3 voix**
- **pour la variante Sud : 0 voix**
- **pour la variante mixte : 8 voix**
- **Absentions : 7 voix**

b. La commune de Saint-Guen

En date du 8 février 2016, après avoir rappelé l'historique du projet, Monsieur le Maire expose de manière détaillée les différentes variantes, tant leurs tracés que leurs éventuels impacts.

Puis, après cet exposé, le Conseil Municipal, après en avoir délibéré

→ **est favorable au tracé de la variante mixte améliorée** .

Ce choix s'accompagne des points suivants :

- « *Reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'Etat après expropriation,*
- *Limitation de l'impact sur Curlan par la suppression du Rond point et évitant ainsi l'impact sur un maximum de propriété bâties et non bâties en conservant le tracé de l'actuelle RN164,*
- *Par conséquent, l'aménagement d'un seul rond-point est suffisant*
- *Ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale par un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités* ».

→ **Sollicite les services de la DREAL pour maintenir le demi-échangeur sur la commune de Caurel,**

→ **Demande aux services de la DREAL d'obtenir un visuel permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie à hauteur de Curlan-Pont-Quemer en particulier.**

c. La commune de Saint-Mayeux

Le 4 février 2016, la commune de Saint Mayeux a délibéré afin de demander à l'Etat « *d'inclure le demi-échangeur de Caurel dans le futur projet de tracé de la RN164* ».

Cette demande est justifiée par des enjeux économiques et touristiques pour la commune de Caurel et notamment autour du site de «Beau-Rivage».

d. La commune de Saint-Gilles-Vieux-Marché

Par délibération en date du 23 février 2016, le Conseil municipal se prononce à l'unanimité pour la variante Mixte.

e. La commune de Caurel

Le 4 Mars 2016, la Conseil Municipal de Caurel a délibéré à l'unanimité. Dans cette délibération, la commune « *exige que le demi-échangeur initialement prévu avec la mise à deux fois deux voies de la Route Nationale n°164, soit réalisé* » en rappelant « *qu'il s'en va de la survie touristique de la commune qui compte 6 restaurants, un gîte, et un bureau de l'Office de Tourisme* ».

f. La commune de Saint-Connec

Par délibération en date du 22 février 2016, le Conseil Municipal renouvelle son avis initial.

Rappel de l'avis : 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 ».

5.4.2. Avis des administrations

5.4.2.1. 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.

5.4.2.2. La DDTM

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Côtes d'Armor par mail en date du 12 février 2016 exprime son avis vis-à-vis des variantes.

Tout d'abord, elle exclue la variante Sud pour plusieurs raisons :

- avec son viaduc bas, ce tracé apparaît plus impactant pour l'environnement (continuité écologiques, boisements ..),
- Ce tracé se rapproche dans sa partie Ouest d'un boisement présentant un intérêt particulier au titre de Natura 2000.

Entre les variantes Nord et mixte, après avoir exposé les avantages et inconvénients de chacune (impacts zones humides, boisements, ruisseau, habitations, coût), la DDTM « se positionne en faveur des solutions variante Nord et variante Mixte avec un léger avantage pour cette variante Mixte qui permet de minimiser les impacts sur les milieux naturels et agricoles mais qui est plus pénalisante pour l'enjeu humain ».

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

Par son courrier en date du 10 Mars 2016, la Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor s'est exprimée sur les enjeux touristiques liés au projet.

A ce titre, elle rappelle qu'au regard des impacts du projet sur les circuits de randonnées (coupure d'un GR et de la Voie Verte), des itinéraires de substitution devront être créés.

De plus, elle souhaite que des contacts soient pris avec les prestataires afin d'identifier avec eux d'éventuels impacts non décelés à ce jour (sont cités notamment la Base départementale de Plein Air de Mûr de Bretagne, Comité Départemental du Tourisme, Confédération Départementale VTT 22).

5.4.2.4. LA DREAL – Service Patrimoine Naturel (SPN)

Le SPN s'est exprimé sur le projet ; de cette contribution, il en ressort :

- **Sur le volet biodiversité**, il est rappelé « qu'au regard des objectifs européens des sites Natura 2000 de maintien dans un bon état de conservation les habitats et espèces d'intérêt communautaire, la variante nord et la variante mixte avec viaduc sont, à ce stade d'étude, indéniablement préférables à la variante sud dont les solutions d'itinéraires de substitution proposées ne sont pas satisfaisantes ». De plus, il est rappelé que le projet doit « assurer une transparence écologique totale afin de permettre aux espèces, en particulier les chauves-souris, de circuler sans risque de collisions » et à ce titre « la variante Nord et la variante mixte, du fait de la construction d'un viaduc large et élevé sur la vallée du Poulancre, permettent d'offrir les meilleures conditions de déplacement pour la faune ».
- **Sur les sites et les paysages** : Le SPN précise que « le dossier en son état actuel ne permet pas une analyse précise des impacts de chaque variante » et souhaite pour la suite des études « une analyse paysagère fine et détaillée permettant d'analyser les mesures d'insertion paysagères proposées ». Il est également demandé une recherche d'optimisation du tracé Nord afin de limiter les mouvements de terres.

En conclusion, le SPN rappelle que vis-à-vis des enjeux liés à la présence d'un site classé Natura 2000 et des espèces protégées dont plusieurs d'intérêt communautaire, « les tracés les moins impactants sur l'environnement sont la variante Nord et, à moindre degré, la variante Mixte ».

Enfin, il est rappelé qu'après le choix de la variante, une étude paysagère approfondie devra être réalisée.

5.4.3. Avis des organismes consulaires

a. La Chambre d'agriculture

Par son courrier en date du 11 février 2016, la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor s'est exprimée sur 4 points :

- **Le Choix des variantes** : la Chambre d'agriculture exprime « son opposition à toute option de tracé à utiliser la voie rurale au droit de l'exploitation de M. Quéro ». Cette option de tracé étant liée à la variante Sud.

Puis après prise en compte de l'ensemble des enjeux (éloignement des sites d'exploitation, effets de coupure, faisabilité de réorganisation parcellaire, qualité agronomique des terres, rétablissement des accès ;..), les élus **se positionnent pour la variante mixte**.

- **Le positionnement de l'échangeur de Kermur** : tel que présenté dans les différentes variantes handicape très fortement une exploitation laitière tenue par un jeune exploitant tant en termes d'emprise que de fonctionnement de son exploitation (élevage bovin).

Au regard de ces impacts, la Chambre d'agriculture demande la réalisation d'études complémentaires afin d'étudier toutes les solutions techniques visant à réduire les impacts pour cette exploitation.

- **Les compensations foncières** : La chambre d'agriculture rappelle qu'à ce jour aucune réserve foncière n'est constituée. Au vu des impacts du projet (environ 55 ha), la Chambre d'agriculture souhaite une intervention rapide de la SAFER.

- **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, elle 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 Syndicats d'Exploitations Agricole (FDSEA)

Par son courrier, en date du 15 février 2016, le Président de la FDSEA s'exprime sur trois points :

- **Le choix de la variante** : Après analyse de l'ensemble des enjeux (éloignement des sites d'exploitation, effets de coupure, faisabilité de réorganisation parcellaire, qualité agronomique des terres, rétablissement des accès ;..) **la FDSEA retient la variante mixte.**
- **Les compensations financières** : La FDSEA rappelle qu'il est essentiel de tout mettre en œuvre pour constituer une réserve foncière au regard des impacts générés par le projet.
- **L'aménagement foncier** : la FDSEA rappelle que dans la mesure où les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles, elle sollicite l'application de l'article L.123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre des grands projets routiers.

5.4.4. Avis des associations

Le Groupe Mammalogique Breton par son courrier en date du 8 janvier 2016 rappelle que la nouvelle variante proposée à savoir la variante Mixte « *ne présente que peu d'intérêt dans la prise en compte des espèces de mammifères protégés par comparaison avec la variante Nord puisqu'elle génère des impacts un peu plus forts ... sans apporter de réelle plus value sur les autres caractéristiques du projet* ».

Dans cet avis, il est également rappelé « *les impacts rédhibitoires de la variante Sud au titre de la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » mais également que le viaduc haut « est la seule solution acceptable pour éviter et limiter les impacts sur les mammifères sauvages ».*

Au regard de ces arguments « **le GMB recommande le choix de la variante Nord pour la réalisation du projet qui permet d'éviter au mieux les impacts sur la population de mammifères sauvages** ».

L'association Nationale 164 créée autour du projet, lors de son assemblée générale du 5 février 2016 a délibéré sur le choix du tracé : l'assemblée **s'est prononcée à l'unanimité pour la variante Nord** en justifiant son choix de retenir la variante Nord (coût, rentabilité économique, moindre consommation agricole, bonne desserte de la ZA de Guergadic..) et de s'opposer aux tracés Sud et Mixte (impacts humains, dépréciations des biens, coupure Curlan et Kerbotin vis-à-vis de Mûr-de-Bretagne ..) .

Une pétition a été jointe à ce courrier avec :

- 65 signatures de riverains,
- 442 signatures de Mûrois.

L'Automobile Club de l'Ouest s'est prononcé pour la variante Nord qui « *à la lecture de l'analyse comparative semble la plus favorable aux intérêts collectifs, et qui nécessite en plus l'investissement le moins élevé* ».

L'Union Départementale Consommation Logement et Cadre de Vie des Côtes d'Armor se prononce pour une mise en œuvre rapide du projet et ce quelle que soit la variante retenue.

Côte d'Armor Nature Environnement par courrier en date du 19 janvier 2016, s'est exprimée sur le projet.

Tout d'abord **sur le contexte**, après avoir rappelé son soutien aux projets permettant d'améliorer la fluidité et la sécurité des axes bretons déplore toutefois que les schémas d'aménagement aient fait les choix quasi exclusifs du transport routier et de grosses infrastructures ferroviaires très coûteuses.

Puis, **sur le tracé**, l'association **s'exprime en faveur de la variante Nord**. Ce choix est largement justifié (enjeux environnementaux, desserte de la ZA de Guergadic, enjeux agricoles, coût).

5.4.5. 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 en date du 12 février 2016.

Tout d'abord, concernant la première phase de concertation, après avoir rappelé son choix préalable pour la variante Nord, approuve le choix de retirer le demi-échangeur du projet.

Puis, après avoir pris connaissance des études complémentaires, la DIRO s'exprime sur ces dernières :

- Optimisation de la variante Nord : approuve le choix du merlon et maintient les précédentes remarques.
- Variante mixte : s'agissant d'une combinaison entre les variantes Nord et Sud, la DIRO maintient ses précédentes remarques concernant ces deux variantes.
- Optimisation de la variante Sud : Maintien des précédentes remarques en rappelant que le viaduc présentera des contraintes techniques et dynamiques.

En conclusion, la DIRO réitère son choix en **faveur de la variante Nord** avec les arguments suivants :

- Meilleur équilibre déblais/remblais,
- L'ouvrage de franchissement est en alignement droit
- L'utilisation de l'ex RN comme itinéraire de substitution.

6. SYNTHÈSE DES AVIS ET ANALYSES 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 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 123 observations (registres, courriels, courriers, institutionnels ...),
- Réunir un peu plus de 140 personnes lors de la réunion publique qui s'est déroulée en soirée,

6.1.1.2. Intérêt suscité par le projet

Sur les 123 observations émises lors de la concertation, aucune personne n'a clairement exprimé son rejet de l'opportunité-même du projet. Toutefois, quelques personnes ont fait part de leur mécontentement qu'il s'agisse du déroulement de la concertation, du choix des tracés ou encore de l'abandon d'une option d'échange ou de la variante dite « Aménagement sur place ».

Au-delà de ces observations (moins de 10), la majorité des remarques ont été faites sur les variantes.

6.1.1.3. Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Après analyses individuelles de ces derniers, les observations peuvent être regroupées. La répartition par thèmes des avis est la suivante :

| Thèmes | Nombre d'avis |
|-----------------------------------|------------------------|
| Choix de la variante | 57 |
| Impacts et mesures compensatoires | 18 |
| Remarques sur le tracé | 12 |
| Autres remarques | 11 |
| 1/2 échangeur de Caurel | 18 |
| Opportunité du projet | 7 |
| TOTAL | 123¹ |

¹ Ces avis ont été comptabilisés hors pétition

6.1.1.4. Les avis sur les variantes

566 personnes ont exprimé leurs avis sur une ou plusieurs variantes (dont 507 réunies au sein du collectif Association Nationale RN164).

La synthèse des avis exprimés est la suivante :

| | POUR | | | CONTRE | | |
|------------------------------|-------|-----|------|--------|-----|------|
| | MIXTE | SUD | NORD | MIXTE | SUD | NORD |
| TOTAL (avec pétition) | 19 | 12 | 542 | 528 | 534 | 12 |

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

Même si on ne retient que les riverains du projet (65) et pas les autres signataires Mûrois de la pétition, la population est clairement majoritairement opposée aux Variantes Mixte et Sud.

6.1.2. Bilan qualitatif

6.1.2.1. Sur les thématiques abordées

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 impacts évoqués sont les suivantes :

- Perte de terre
- Problème de déplacement de troupeau
- Accessibilité aux parcelles
- Impact de l'itinéraire de substitution (variante Sud)

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 laitier installé depuis 4 ans.

La variante Sud est rejetée pour son impact en phase chantier, mais aussi en phase définitive, sur une exploitation laitière.

Au regard des avis émis par les acteurs du milieu agricole, la variante mixte leur apparaît comme celle qui présente le meilleur compromis.

En termes de surface, la variante Nord reste toutefois légèrement moins consommatrice de terres agricoles.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

En ce qui concerne les impacts agricoles du projet, aucune variante n'est sans solution pour remédier aux impacts. En particulier, un aménagement foncier semble à rechercher en vue d'organiser équitablement la compensation des impacts du projet. Le maître d'ouvrage n'a néanmoins pas un pouvoir de décision en la matière, qui relèvera des commissions communales d'aménagement foncier. Dans l'attente, le maître d'ouvrage s'efforce de constituer des réserves foncières par le biais de la SAFER.

Le tracé routier peut encore évoluer et être optimisé pour répondre aux enjeux agricoles, en particulier dans le secteur de l'échangeur de Toul Houz.

L'étude d'impact agricole plus complète permettra le cas échéant d'identifier les besoins d'aménagement complémentaires (voies de désenclavement, ouvrages de franchissement) nécessaires à l'activité agricole.

b. Le milieu humain

Pour cette thématique, Il s'agit tout d'abord d'inquiétudes 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)
- Les mesures qui seront mises en place.

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

Par rapport à ces enjeux, les habitants des hameaux de Pont Quémer, Curlan et Kerbotin se sont montrés très inquiets vis-à-vis de la variante Mixte.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

En ce qui concerne les nuisances sonores, les protections sonores réglementaires seront mises en œuvre. Le tracé peut encore être optimisé dans la suite des études pour limiter les remblais, permettre l'implantation de merlons anti-bruit...

Néanmoins, il est rappelé que la réglementation ne prévoit pas d'indemnisation pour une éventuelle dépréciation des biens, en dehors de ceux impactés par l'emprise du projet.

Le maître ouvrage note que la variante Nord est effectivement celle qui impacte le moins d'habitations et qui préserve vraisemblablement au mieux les hameaux de Curlan, Kerbotin et Pont-Quemer.

c. L'environnement

Sur cette thématique, plusieurs enjeux ont été évoqués :

- L'impact sur le site Natura 2000,
- L'impact sur les cours d'eau,
- L'impact sur les zones humides,
- L'impact sur les boisements,
- L'impact sur la pollution notamment par rapport à la longueur du tracé.

Au regard des avis émis, la variante Sud a largement été rejetée sur cette thématique et notamment en raison de l'impact du viaduc bas (sur les espèces) mais également à la destruction d'un habitat classé dans le réseau Natura 2000.

Entre les variantes Nord et Mixte, la concertation a mis en avant quelques différences (coupure de cours d'eau, surface Zones humides, boisements..) mais sans un avis tranché très net sur cette thématique entre les deux variantes.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Le dossier de concertation mettait effectivement bien en avant les limites de la variante Sud au regard de ses impacts sur l'environnement, à partir du moment où les variantes Mixte et Nord présentent des solutions moins impactantes sur ce sujet. Les différences entre ces variantes Mixte et Nord sont relativement faibles, et auront à être précisées et optimisées dans la phase suivante des études, quelle que soit la variante choisie.

d. Le paysage

Cette thématique a été abordée sur différents aspects :

- La perception du projet depuis l'extérieur,
- La perception depuis le projet (et notamment sur Mûr-de-Bretagne et la Zone d'activités du Guergadic),
- La vallée du Saint Guen

Sur le premier point, les personnes qui se sont exprimées n'ont pas clairement mis en avant leur préférence pour l'une ou l'autre des variantes. Un certain nombre de personnes ont indiqué avoir du mal à se représenter l'impact du projet dans le paysage malgré les différents supports fournis par le maître d'ouvrage.

Sur le second point, nombre d'avis ont mis en avant la variante Mixte, cette dernière offrant selon eux de belles perspectives sur la Zone d'activités de Guergadic ainsi que sur le Centre-Ville de Mûr-de-Bretagne. A noter toutefois que ces arguments ont également été repris par les défenseurs de la variante Nord, qui contestent que la variante Mixte valorise plus le paysage que la variante Nord.

Enfin, sur le dernier point, les variantes Mixte et Sud ont clairement été identifiées comme présentant des impacts difficilement réductibles sur la vallée du Saint Guen.

e. L'aménagement du territoire et le développement économique

Deux sujets récurrents ont alimenté cette thématique :

- Le développement de la Zone d'activités de Guergadic
- L'isolement du hameau de Curlan vis-à-vis de Mûr-de-Bretagne

La concertation a permis de mettre en avant l'importance de la Zone d'activités de Guergadic pour le territoire et par conséquent les attentes de la population vis-à-vis du présent projet (retombées économiques). En effet, les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet sont dans l'ensemble plutôt favorables aux variantes Mixte et Sud qui favoriseraient le développement de la Zone d'Activités de Guergadic.

Cet argument de retombées économiques a toutefois été contesté durant la concertation, certains rappelant que le développement d'une Zone d'activités n'était pas forcément conditionné par une infrastructure routière. A ce titre plusieurs exemples ont été cités : Intermarché à Rostrenen, ..

La question de l'isolement du hameau de Curlan a souvent été abordé au cours de la concertation et notamment comme argument à la défaveur des variantes Mixte et Sud qui isoleraient Curlan de Mûr-de-Bretagne.

L'enjeu lié au jardin du Botrain a été finalement peu ou succinctement évoqué, un riverain indiquant même qu'il n'est plus ouvert au public ; les propriétaires ne se sont en outre pas exprimés, tout comme lors de la précédente concertation.

Enfin, on notera que la variante Mixte est vue sous un jour favorable par certains car permettant d'y connecter une éventuelle future variante sud-est de Mûr-de-Bretagne.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

En ce qui concerne le développement de la zone d'activités de Guergadic, le maître d'ouvrage rappelle qu'aucune des variantes n'empiète sur celle-ci et que toutes les variantes laissent de très larges espaces de développement futur pour cette zone, que ce soit au nord ou au sud de la RN164 actuelle.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage réaffirme, les modélisations numériques réalisées pour la concertation le mettant bien en évidence, que la perception de la zone d'activités depuis la nouvelle route sera assurée, tant dans la variante mixte ou sud (zone en contre-bas et derrière une haie avec une vision sur les arrières – la déchetterie, la station d'épuration...) que dans la variante nord (en vue haute avec vue sur les façades) contrairement à ce qui a été parfois affirmé pendant la concertation. La desserte de la zone est en outre assurée dans chaque variante et il apparaît que ce serait même légèrement plus simple avec la variante nord qu'avec les variantes sud ou mixte lorsqu'on vient de l'ouest.

En outre, le maître d'ouvrage tient à indiquer qu'avec les variantes sud ou mixte, le projet de parc éolien est fortement compromis.

Puis, en ce qui concerne la vue sur le bourg de Mûr-de-Bretagne, elle est certes plus proche en variante mixte et ou sud (le bruit routier se rapprochant aussi de ceux qui sont vus), mais elle est effective depuis la variante nord sur un long alignement de 1,2km. Cette proximité des variantes Mixte ou Sud est aussi le motif d'un rejet par les riverains par ailleurs. Il faut d'ailleurs noter que la proximité du bâti pourra dans la suite du projet amener à essayer de cacher les abords de la voie pour protéger visuellement les riverains, ce qui pourra limiter le potentiel de mise en valeur du territoire et impliquera de rechercher un équilibre entre les différents enjeux.

La variante Nord constitue effectivement plus une vraie déviation que les variantes Mixte et Sud, au prix d'impacts humains différents.

Enfin, en ce qui concerne le projet de rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne, le maître d'ouvrage note qu'il ne fait l'objet à ce jour d'aucune réflexion formalisée, d'aucun tracé et ne dispose d'aucune perspective de calendrier de réalisation. Comme porté dans le dossier de concertation, le branchement d'une telle rocade dans le secteur de Pont-Quémer sur la variante Mixte ou Sud, outre qu'il sera limite, voire compromis, en termes de sécurité routière et de visibilité, est susceptible de remettre en cause certains des aménagements (giratoires...) qui seraient faits pour le projet de 2x2 voies, et de nécessiter la destruction de nouveaux bâtis. Au-delà, accentuer encore la courbure de la future RN164 comme il est demandé dans certains avis, risquerait même de compromettre définitivement tout futur raccordement d'une éventuelle rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne. D'un autre côté, la Variante Nord ne compromet pas l'opportunité d'une rocade sud-est, qui pourra se brancher sur la RN164 actuelle déviée, les usagers pouvant ensuite rejoindre la nouvelle RN164 par l'un des deux échangeurs prévus à proximité. La faisabilité d'un raccordement est en outre moins contrainte.

f. Les demandes d'optimisations

Une des demandes qui est ressortie de cette concertation s'articule autour du giratoire de la variante Mixte situé entre Pont Quémer et Kerbotin. Ce giratoire permettant de raccorder la RD 35 au futur itinéraire de substitution a dû pour des raisons techniques être positionné à proximité d'habitations suscitant ainsi de nombreuses réactions de la part des riverains.

Une autre demande concerne l'échangeur Ouest situé à Kermur. Il s'avère que ce dernier se localise au centre d'une exploitation laitière d'où des demandes pour envisager un décalage de cet échangeur.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Concernant le secteur de Pont-Quémer et le rétablissement de la RD35 et de la RN164 actuelle au croisement avec la future RN164, le maître d'ouvrage pourra rechercher une optimisation de la conception si la variante Mixte était retenue. Néanmoins, le tracé de la RN164 est déjà très contraint dans ce secteur, avec une courbe forte et le viaduc à rejoindre au Nord, et les possibilités risquent d'être réduites et/ou onéreuses. Accentuer encore la courbure de la future RN164, comme évoqué ci-avant, serait en outre a priori incompatible avec le branchement d'une rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne.

En ce qui concerne l'emplacement de l'échangeur ouest, le maître d'ouvrage estime qu'il n'est pas envisageable de revenir à la solution historique de 1996 trop excentrée par rapport au carrefour avec la RD767 et donc pour l'accès au centre de Mûr-de-Bretagne. Néanmoins, les tracés élaborés à ce stade restent des ébauches dressées pour vérifier la compatibilité avec les règles de conception et permettre d'apprécier leur faisabilité technique et leurs différents impacts. Quelle que soit la variante retenue à l'issue de la concertation, les tracés sont encore susceptibles d'ajustements par décalage du tracé et modification de son profil en long. Le maître d'ouvrage identifie donc les attentes concernant ce secteur de Kermur.

g. Le demi-échangeur de Caurel

Le retrait du 1/2 échangeur de Caurel a suscité des réactions notamment sur le registre de Caurel dans lequel 17 personnes ont manifesté leur attachement et leur volonté de voir ce demi-échangeur se réaliser.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme que, si la faisabilité technique d'un demi-échangeur pour desservir Caurel a été étudiée, il n'a pas été considéré nécessaire, eu égard à son coût et ses impacts, dès lors que le projet présenté par l'État répond de manière satisfaisante aux besoins de desserte du territoire par la présence des deux autres échangeurs. Il n'est donc pas prévu de l'intégrer au projet qui sera soumis à enquête publique et ce point ne faisait pas l'objet de la concertation complémentaire, ayant été tranché lors de la précédente concertation. Mais ce demi-échangeur répondant à des enjeux plus locaux qui peuvent être justifiés, une autre collectivité pourra néanmoins évidemment en assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement si elle le souhaite.

7. DECISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Tout d'abord, le maître d'ouvrage constate que les études complémentaires ont permis une meilleure appréhension et compréhension du projet.

En particulier, les recherches d'approfondissement et d'optimisation ont conduit à mettre en lumière les carences de la variante Sud qui ne compte désormais plus aucun défenseur alors qu'elle était celle privilégiée par les élus locaux ou la profession agricole à l'issue de la première concertation publique menée en 2014.

Ensuite, force est de constater un dissensus toujours aussi net en ce qui concerne le choix de variante.

Néanmoins, les supports mis à disposition du public et des élus, de même que le questionnaire porté par le maître d'ouvrage, ont permis une bien meilleure expression et précision des arguments soulevés par les uns et les autres, qui faisaient défaut lors de la précédente concertation publique.

Les oppositions sont très claires.

D'une part entre catégories d'acteurs :

- les élus locaux privilégient la variante Mixte
- les acteurs régionaux, nationaux ou associatifs privilégient la variante Nord
- les riverains sont partagés, mais très majoritairement en faveur de la variante Nord

D'autre part sur les arguments et thématiques soulevés ;

- ceux qui privilégient la variante Nord le font avant tout pour limiter les impacts humains (bruit, cadre de vie) pour les hameaux de Curlan, Pont-Quémer etc
- ceux qui privilégient la variante Mixte le font avant tout pour une question de valorisation du territoire traversé et parce qu'elle est la moins impactante sur l'activité agricole

Le maître d'ouvrage note que certains points n'ont pas fait l'objet d'une forte expression ; impact sur le jardin du Botrain par la variante Nord, remise en cause du projet d'éoliennes par la variante Mixte, impacts environnementaux (les variantes Mixte et Nord apportant des réponses solides sur ce dernier point)

Le maître d'ouvrage ne considère pas vraiment recevables les arguments relatifs à la plus grande visibilité donnée au territoire par la variante Mixte comme facteur de développement économique du territoire. Certes, la variante Mixte rend visible l'agglomération de Mûr-de-Bretagne plus longtemps et de plus près, au prix d'impacts humains redoutés par la population. Mais la variante Nord assure des conditions de desserte générale de la commune, et des conditions de desserte, de visibilité et de développement de la zone d'activités de Guergadic équivalentes à celles de la variante Mixte, les éléments de perception paysagère ou de temps de parcours de desserte apportés au dossier de concertation en attestant. Plus que le choix de variante, qui semble plutôt neutre in fine sur cet aspect, c'est le projet de développement économique et de territoire des collectivités qui sera déterminant, le projet routier constituant un atout à l'échelle du Centre Bretagne dont il convient de s'emparer.

En ce qui concerne une éventuelle réalisation à long terme d'une rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne, l'incertitude sur les fonctions, la nature et l'horizon de réalisation d'un tel aménagement ne peuvent en faire un critère de choix. La Variante Nord ne compromet pas vraiment l'attractivité d'une telle infrastructure alors qu'à contrario la variante Mixte en contraint la faisabilité.

Restent donc les enjeux agricoles et liés au cadre de vie, qui sont ici déterminants pour le choix à réaliser.

Selon les éléments soumis par le maître d'ouvrage à la concertation, la variante Mixte est un peu moins défavorable pour l'activité agricole alors qu'elle est clairement plus défavorable au regard des enjeux humains. Les avis reçus confortent clairement cette perception, qui était donc juste.

Nombre des défenseurs de la variante Mixte le font en tablant sur une optimisation de la conception au niveau de l'intersection RD35/actuelle RN164, pour éviter une voie de raccordement et un giratoire qui soulèvent des craintes chez de nombreux riverains. A ce stade des études, même si le maître d'ouvrage mènera la suite du projet dans le souci de trouver des solutions optimisées, une telle amélioration du projet reste incertaine car très contrainte. Elle faciliterait l'acceptation de la variante Mixte, sans néanmoins lui retirer sa plus grande proximité avec les zones agglomérées comparé à la variante Nord : l'acceptabilité de la variante Mixte restera toujours plus difficile, les mesures d'accompagnement que prendra le maître d'ouvrage (aménagements paysagers et protection contre le bruit) répondant aux objectifs réglementaires avec la meilleure efficacité possible, mais sans prétendre maintenir totalement la qualité de cadre de vie actuel.

En ce qui concerne enfin les enjeux agricoles, aucune des deux variantes ne sera facile à réaliser : toutes deux impactent de manière comparable 3 exploitations, et se différencient dans le secteur de Curlan/Guergadic, la variante Nord impactant nettement deux exploitations là où la variante Mixte en impacte nettement elle aussi une troisième. A ce stade des études et des démarches (un éventuel aménagement foncier et les solutions qu'il pourrait apporter ne se dessinant que dans plusieurs années), il est difficile de déterminer ce qui sera le plus facile à résoudre. Aucune situation délicate n'est cependant sans solutions.

En outre, le maître d'ouvrage rappelle le coût du projet : la variante Nord semble un peu plus économique à ce stade. Même si les estimations restent peu robustes à ce stade et que la poursuite des études pourra conduire à des ajustements (coûts pour résoudre les désordres agricoles pour la variante Nord, coûts pour faciliter l'insertion paysagère et acoustique ou modifier le projet dans le secteur de la RD35 pour la variante Mixte), le linéaire plus grand de la variante Mixte (500 m de plus) et son nombre d'ouvrages d'art plus important (un de plus) ne devraient pas remettre en cause cette hiérarchie.

Enfin, pour ce qui est des emprises foncières aujourd'hui maîtrisées par l'État, qui donneraient un avantage à la variante Mixte, leur situation juridique est claire : elles ont été acquises dans le cadre d'une DUP pour réaliser un autre projet que celui qui est aujourd'hui envisagé, donc en aucun cas l'État ne peut en prétendre conserver la propriété, que ce soit pour réaliser le nouveau projet lorsqu'elles restent nécessaires ou pour les utiliser en réserve foncière pour accompagner le traitement des impacts agricoles. Cette situation de fait ne peut donc pas être un critère de choix.

Ainsi, eu égard aux avis recueillis pendant cette nouvelle phase de concertation publique, et tenant compte des analyses qu'en fait le maître d'ouvrage, l'État considère que la variante Nord :

- présente une réponse adaptée aux enjeux environnementaux du secteur
- respecte le budget cible fixé (100 M€)
- constitue un outil précieux au service du développement du territoire du Centre Bretagne en général, et du secteur de Mûr-de-Bretagne en particulier, en offrant un potentiel de développement et une accessibilité performante aux communes et à la zone d'activités existante
- présente des enjeux humains maîtrisés là où la variante Mixte, seule autre alternative viable, crée une situation contraignante où toutes les attentes en termes de maîtrise des impacts sur le cadre de vie ne pourront pas être pleinement satisfaites
- présente des impacts sur l'activité agricole forts, mais pas suffisamment discriminants avec ceux de la variante Mixte, qui font en réalité de l'impact agricole, quelle que soit la variante choisie, l'enjeu principal des procédures à venir et plaident sans équivoque pour un aménagement foncier agricole et forestier

En conclusion, l'État décide :

- de poursuivre le projet sur la base de la variante Nord
- d'organiser une étroite concertation avec la profession agricole, les exploitants directement concernés et les élus locaux pour anticiper et accompagner les impacts sur l'activité agricole, en mettant en place les dispositifs de suivi nécessaires
- de porter une attention spécifique dans la suite du projet à la mise en valeur des territoires traversés (aménagement paysager, signalisation, accessibilité des secteurs à enjeux)

Enfin, le maître d'ouvrage prend note des demandes fortes maintenues concernant la réalisation d'un demi-échangeur au niveau de Caurel. Néanmoins, aucun élément nouveau ne conduit le maître d'ouvrage à remettre en cause la décision prise en ce qui concerne le demi-échangeur de Caurel à l'issue de la première phase de concertation : non-inscription dans le programme porté par l'État mais poursuite du projet possible sous le portage d'une collectivité intéressée. Ceci montre néanmoins l'importance de l'enjeu d'accessibilité du territoire traversé et des deux échangeurs prévus.

8. 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 ² 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 de demande d'autorisation unique, valant Autorisation Loi sur l'Eau et autorisation de dérogation espèces protégées**



² 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 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** : Support de la réunion publique
- **Annexe 8** : Compte rendu de la réunion publique
- **Annexe 9** : Observations portées sur les registres en mairie, courriels et courriers reçus
- **Annexe 10** : Communiqué de presse
- **Annexe 11** : Principales coupures de presse
- **Annexe 12** : Avis institutionnels reçus