

RN164

Aménagement du secteur de Merdrignac

Bilan de la concertation

Annexes



SOMMAIRE

- **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

Annexe 1 : Modalités de concertation



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-DO13

Madame le Maire,

Par courrier du 30 octobre 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

L'ensemble des communes consultées n'a pas exprimé de propositions complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement, que vous retrouverez ci-jointes, seront mises en œuvre. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

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

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



Patrick STRZODA

Madame le maire de Laurenan
le Bourg
22230 LAURENAN

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D018

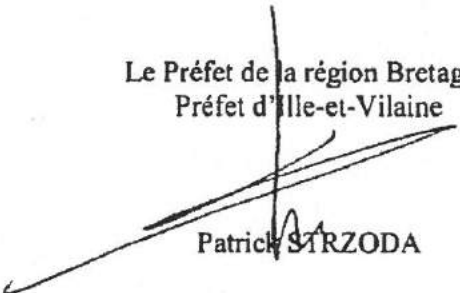
Madame le Maire,

Par courrier du 30 octobre 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

L'ensemble des communes consultées n'a pas exprimé de propositions complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement, que vous retrouverez ci-jointes, seront mises en œuvre. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

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

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



Patrick STRZODA

Madame le Maire de Merdrignac
26 rue Philippe Mercier
22230 MERDRIGNAC

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-DO13

Monsieur le Maire,

Par courrier du 30 octobre 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

L'ensemble des communes consultées n'a pas exprimé de propositions complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement, que vous retrouverez ci-jointes, seront mises en œuvre. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Trémoré
Place de la Mairie
22230 TREMOREL

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-DO13

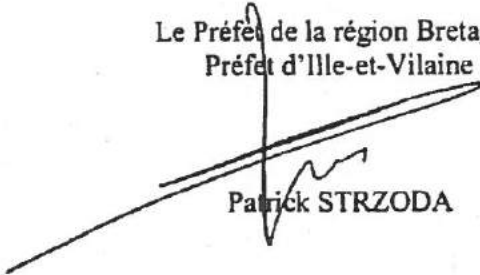
Monsieur le Maire,

Par courrier du 30 octobre 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

L'ensemble des communes consultées n'a pas exprimé de propositions complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement, que vous retrouverez ci-jointes, seront mises en œuvre. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Gomené
Le Bourg
22230 GOMENE

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MERDRIGNAC

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

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.

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

Le projet s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995. L'aménagement de la RN164 est aujourd'hui financé à 50 % par l'État et 50 % par la Région Bretagne.

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Merdrignac
- Laurenan
- Gomené
- Trémoré

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place le 23 juin 2014 par Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor.

Il est nécessaire d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN164 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 dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

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

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

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

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après.

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera sur une période de 4 semaines début 2015.

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

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

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

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

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

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

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

Cette réunion sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage pour affichage dans des lieux publics
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne
- par une diffusion large d'informations dans les boîtes aux lettres des riverains concernés par le projet.

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

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

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

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

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

Le site Internet de la DREAL Bretagne pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation.

III. BILAN DE LA CONCERTATION

Une date limite de recueil des avis des différents acteurs sollicités sera fixée au moment du démarrage de la période de concertation publique.

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

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

Annexe 2 : Proposition de modalités de concertation transmises aux communes concernées



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Paul Moiteaux
Tél : 02 99 33 45 17
paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr

Ref : IST-DMOI-PM-D254

Rennes, le **30 OCT. 2014**

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

À

MONSIEUR LE MAIRE DE TREMOREL
Place de la Mairie
22230 TREMOREL
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

Objet : Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

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

Comme annoncé lors du comité de suivi des études de l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac qui s'est tenu le 6 octobre 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 19 décembre 2014** l'avis de la commune sur les modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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



Patrick STRZODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Paul Moiteaux
Tél : 02 99 33 45 17
paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr

Ref : IST-DMOI-PM-D 254

Rennes, le

30 OCT. 2014

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

À

MADAME LE MAIRE DE MERDRIGNAC
26 rue Philippe Mercier
22230 MERDRIGNAC
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

Objet : Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

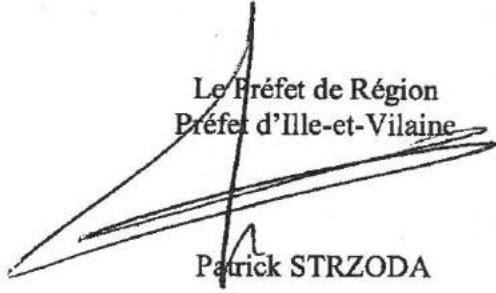
P.J. : 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du comité de suivi des études de l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac qui s'est tenu le 6 octobre 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 19 décembre 2014** l'avis de la commune sur les modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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


Patrick STRZODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Paul Moiteaux
Tél : 02 99 33 45 17
paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr

Ref : IST-DMOI-PM-D 254

Rennes, le 30 OCT. 2014

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

À

MONSIEUR LE MAIRE DE GOMENE
le Bourg
22230 GOMENE
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

Objet : Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

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

Comme annoncé lors du comité de suivi des études de l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac qui s'est tenu le 6 octobre 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser avant le 19 décembre 2014 l'avis de la commune sur les modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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



Patrick STRZODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Paul Moiteaux
Tél : 02 99 33 45 17
paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr

Ref : IST-DMOI-PM-D254

Rennes, le **30 OCT. 2014**

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

À

MADAME LE MAIRE DE LAURENAN
le Bourg
22230 LAURENAN
S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

Objet : Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

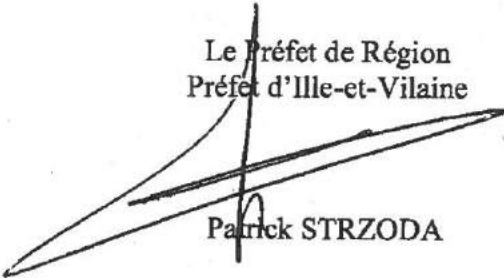
P.J. : 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du comité de suivi des études de l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac qui s'est tenu le 6 octobre 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 19 décembre 2014** l'avis de la commune sur les modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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



Patrick STRZODA

Annexe 3 : Délibération des communes sur
les modalités de concertation

ARRONDISSEMENT : DINAN
CANTON : MERDRIGNAC

COMMUNE de GOMENE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

DATE CONVOCATION : 08/12/2014

L'an deux mille quatorze le 17 décembre à 20 H 15, le CONSEIL MUNICIPAL, légalement convoqué, s'est assemblé à la Mairie, sous la présidence de M. LEVEAU M. – MAIRE -.

NOMBRE de CONSEILLERS :

EN EXERCICE : 15

PRESENTS : 14

VOTANTS : 15

Etaient présents : M LEVEAU – S. LE TEXIER – S. HERVE – M. BIHOUEE – G. MAUGAIN – P. RAFFRAY – A CHATAL – E CARISSAN – R. COLLEU – M HUE – G LERAY – B COURTEL – JL JOUANNO - O. ROBLET

Absents excusés : MM. W. LE TENO donnant pouvoir à S. LE TEXIER

Secrétaire : Patrick RAFFRAY

Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac, telles que proposées par l'Etat, maître d'ouvrage

EXPOSE

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

Lors du Comité de suivi du 06 octobre 2014 sous présidence de Monsieur le Directeur de la DREAL Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 31/10/2014, adressé aux quatre communes concernées (Merdrignac, Laurenan, Gomené et Trémoré) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'État, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

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

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

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

Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac adressé par le Préfet de Région le 31/10/2014

Sur le rapport présenté

- approuve les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

La présente délibération sera transmise au représentant de l'État dans le département.

Certifié conforme,
Le MAIRE

Certifiée exécutoire compte tenu de sa publication et de son envoi en Sous-Préfecture de Dinan le 31 décembre 2014



FST-Dnoi-pn-Aue7

M A I R I E



22230
CÔTES D'ARMOR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Merdrignac, Le 23 décembre 2014

REÇU LE

30 DEC. 2014

DREAL/IST



RECU LE

29 DEC 2014

DREAL Direction

Signalé

	RS	RD	RP
	Attrib.	Controllé	Copie
M. Navez			
B. Meyzls			
A. Bonneville			

Préfecture Région Bretagne

DREAL

3 avenue de la Préfecture

35026 RENNES Cedex 09

BORDEREAU D'ENVOI

Délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2014

↓ Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac telles que proposées par l'état maître d'ouvrage

(Délibération transmise par mail (paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr) le 22/12/14

Bonne réception,

Pour expédition

La Mairie



Reçu pour accusé de réception

Département des COTES D'ARMOR

Arrondissement de DINAN
Commune de MERDRIGNAC

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

DATE DE CONVOCATION : 10 décembre 2014

DATE D'AFFICHAGE : 10 décembre 2014

Nombre de conseillers en exercice : 23

Nombre de présents : 22

Nombre de votants : 23

L'an deux mil quatorze le **17 décembre** à vingt heures le Conseil Municipal, légalement convoqué le 10 décembre 2014, s'est réuni à la mairie, en séance publique, sous la présidence de Madame Régine ANGEE, Maire.

Étaient présents : ANGEE Régine, ROBIN Eric, GORE-CHAPEL Isabelle, HESRY Michel, LE TOUX Odette, BESNARD Nicolas, RIGOLLE Delphine, NICOLAS Yves, PORTIER Léone, LEMAIRE Alain, CHEVALIER Hubert, COLLETTE Abel, SEULIN Marie-Pierre, LE GALL Pascal, FAISNEL Valérie, ROSSIGNOL Marie-Louise, BAZIN Pascal, CLUZEAU Noële, HAMON Serge, DAUNAY Dominique, LE PARC Marie-Hélène, CHARTIER Georges.

Absents excusés : JAMET Tatiana (pouvoir à Dominique Daunay)

APPROBATION DES MODALITES DE CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN164 DANS LE SECTEUR DE MERDRIGNAC TELLES QUE PROPOSEES PAR L'ETAT, MAITRE D'OUVRAGE.

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

Lors du Comité de suivi du 06 octobre 2014 sous présidence de Monsieur le Directeur de la DREAL Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 30 octobre 2014, adressé aux quatre communes concernées (Merdrignac, Laurenan, Gomené et Trémoré) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

- D'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- Vu le code de l'Urbanisme et notamment l'article L300-2
- Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de lka RN164 dans le secteur de Merdrignac adressé par le Préfet de Région le 30 octobre 2014

Sur le rapport présenté par Mme Régine Angée, Maire,

- **Approuve les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.**

La présente délibération sera transmise au représentant de l'Etat dans le département.

Pour extrait conforme
Le Maire,

Régine ANGÉE
Conseillère Générale
Maire de Merdrignac

Transmis en Sous Préfecture le : 18 DEC. 2014



M A I R I E



22230
CÔTES D'ARMOR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Merdrignac, Le 23 décembre 2014

REÇU LE

30 DEC. 2014

DREAL/IST



RECU LE

29 DEC 2014

DRL Direction

Signalé

	RS	RD	RP
	Attrib.	Contrôl.	Copie
M. Navez			
B. Meyzle			
A. Bonneville			

Préfecture Région Bretagne

DREAL

3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES Cedex 09

BORDEREAU D'ENVOI

Délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2014

✚ Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac telles que proposées par l'état maître d'ouvrage
(Délibération transmise par mail (paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr) le 22/12/14

Bonne réception,

Pour expédition

Reçu pour accusé de réception

La Mairie



Département des **COTES D'ARMOR**

Arrondissement de **DINAN**
Commune de **MERDRIGNAC**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

DATE DE CONVOCATION : 10 décembre 2014

DATE D'AFFICHAGE : 10 décembre 2014

Nombre de conseillers en exercice : 23

Nombre de présents : 22

Nombre de votants : 23

L'an deux mil quatorze le **17 décembre** à vingt heures le Conseil Municipal, légalement convoqué le 10 décembre 2014, s'est réuni à la mairie, en séance publique, sous la présidence de Madame Régine ANGEE, Maire.

Étaient présents : ANGEE Régine, ROBIN Eric, GORE-CHAPEL Isabelle, HESRY Michel, LE TOUX Odette, BESNARD Nicolas, RIGOLLE Delphine, NICOLAS Yves, PORTIER Léone, LEMAIRE Alain, CHEVALIER Hubert, COLLETTE Abel, SEULIN Marie-Pierre, LE GALL Pascal, FAISNEL Valérie, ROSSIGNOL Marie-Louise, BAZIN Pascal, CLUZEAU Noële, HAMON Serge, DAUNAY Dominique, LE PARC Marie-Hélène, CHARTIER Georges.

Absents excusés : JAMET Tatiana (pouvoir à Dominique Daunay)

APPROBATION DES MODALITES DE CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN164 DANS LE SECTEUR DE MERDRIGNAC TELLES QUE PROPOSEES PAR L'ETAT, MAITRE D'OUVRAGE.

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

Lors du Comité de suivi du 06 octobre 2014 sous présidence de Monsieur le Directeur de la DREAL Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 30 octobre 2014, adressé aux quatre communes concernées (Merdrignac, Laurenan, Gomené et Trémoré) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

- D'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- Vu le code de l'Urbanisme et notamment l'article L300-2
- Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de l'axe RN164 dans le secteur de Merdrignac adressé par le Préfet de Région le 30 octobre 2014

Sur le rapport présenté par Mme Régine Angée, Maire,

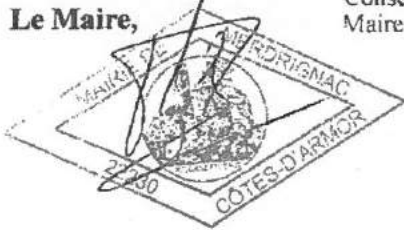
- **Approuve les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.**

La présente délibération sera transmise au représentant de l'Etat dans le département.

Pour extrait conforme
Le Maire,

Régine ANGÉE
Conseillère Générale
Maire de Merdrignac

Transmis en Sous Préfecture le : 18 DEC. 2014



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE TREMOREL**

L'an deux mille quatorze, le dix décembre, à vingt heures, le Conseil Municipal de la Commune de TREMOREL, légalement convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la Présidence de Monsieur Michel ROUVRAIS, Maire ;

Présents : M. ROUVRAIS Michel, Maire, M. PERTUISEL Yves, Mme FOUSTEL BERTHELOT Stéphanie, M. TROTEL Stéphane, Mme BOUZON Emmanuelle, Mme CHERIAUX GOUBIN Marie-Thérèse, M. DUBÉ Daniel, M PLARD Bruno, , M. GENEVÉE Michaël, Mme JUMEL Céline, Mme PERTUISEL Marie-Paule, Mme ORINEL Marie-Madeleine, Mme QUÉRÉ Sandrine, M. JUMEL Gaëtan formant la majorité des membres en exercice ;

Absents : M. RAFFRAY Jean-Michel, absent excusé

Mme JUMEL Céline a été élue secrétaire;

Date des convocations : le 04 décembre 2014

Nombre de conseillers en exercice :	15
Présents :	14
Votants :	14

Objet : Projet d'aménagement de la RN 164 – modalités de la concertation publique : avis du conseil municipal

L'Etat porte le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la RN 164 dans la 2^{ème} phase de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995.

Lors du comité de suivi du 06 octobre 2014 sous la Présidence de monsieur le Directeur de la DREAL Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 30 octobre 2014, adressé aux quatre communes concernées (Merdrignac, Laurenan, Gomené et Trémoré) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion

publique ou les permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'Etat, il est proposé au Conseil d'approuver les modalités de concertation proposées par l'Etat.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

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

Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac adressé par le Préfet de Région le 30 octobre 2014.

Sur le rapport présenté par M. le Maire,

- APPROUVE les modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac.

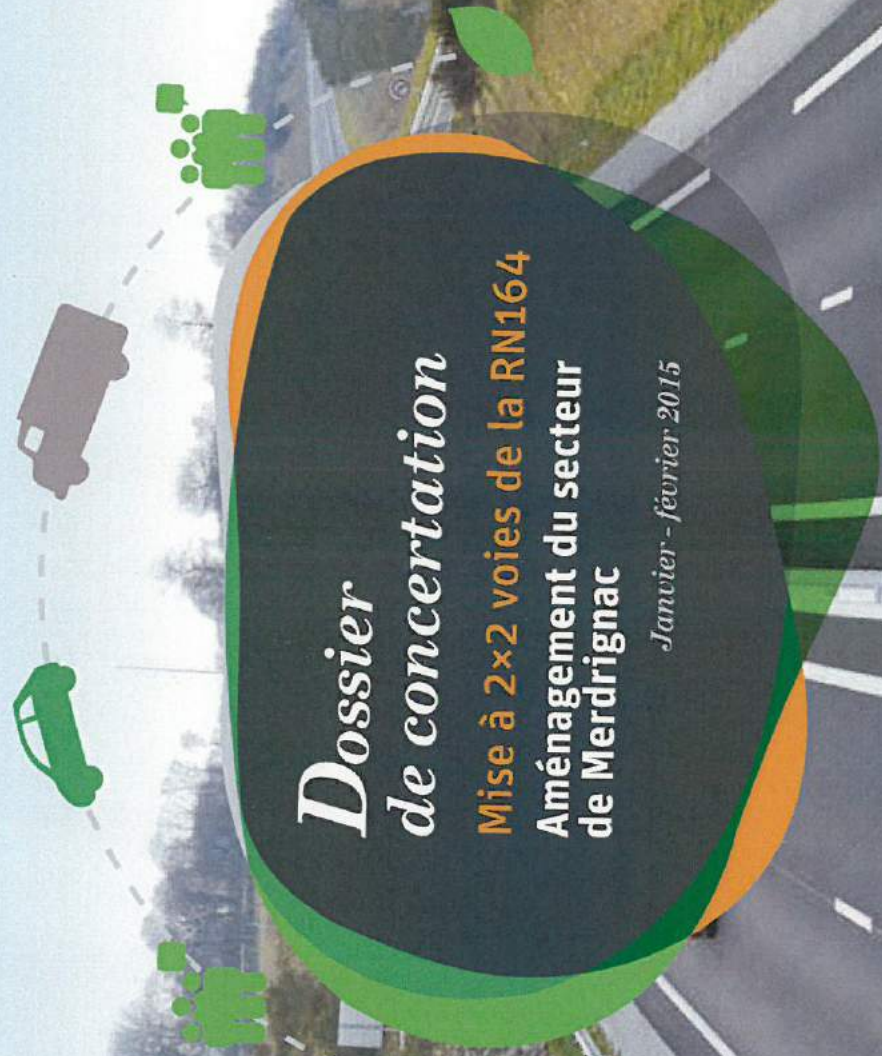
La présente délibération sera transmise au représentant de l'Etat dans le Département.

Pour expédition conforme
M. Michel ROUVRAIS, Maire,

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Sous Préfecture
de Dinan le : 18 DEC. 2014 Et de la publication le : 18 DEC. 2014
A Trémoré le : 18 DEC. 2014
Le Maire,



Annexe 4 : Dossier de concertation



Dossier de concertation

Mise à 2x2 voies de la RN164
Aménagement du secteur
de Merdrignac

Janvier - février 2015



[RN164]



Sommaire



1/ Introduction.....	p.4
2/ Le territoire du projet.....	p.6
2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité.....	p.6
2.2 Les enjeux de développement.....	p.8
2.3 Les enjeux environnementaux.....	p.10
3/ Le projet soumis à la concertation.....	p.12
3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation.....	p.14
3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation.....	p.30
4/ La concertation, aujourd'hui et demain.....	p.50
5/ Le glossaire.....	p.54
6/ Les annexes.....	p.56

1 Introduction

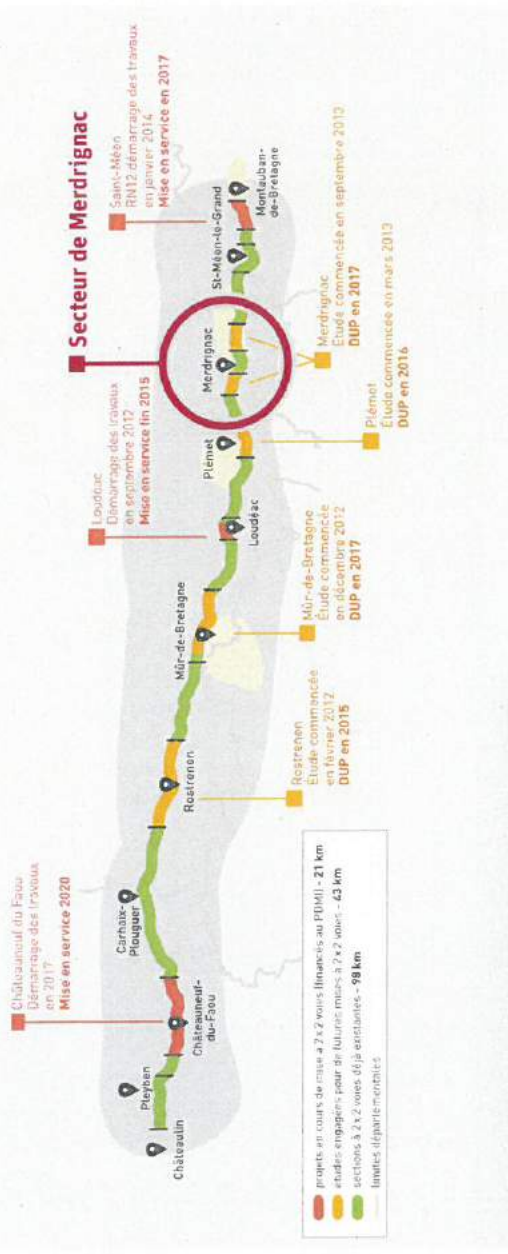
Le projet soumis à la concertation prévoit d'aménager la RN164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de Merdrignac : d'une longueur de 4 km, la section Ouest est comprise entre La Croix du Taloir, à l'ouest, et la déviation de Merdrignac, à l'est ; tandis que la section Est relie, sur 5 km, la déviation de Merdrignac, à l'ouest, à celle de Trémoré, à l'est.

L'aménagement de ces deux tronçons de route s'inscrit dans le cadre du programme de mise à 2x2 voies de la RN164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin, dans le Finistère.

La concertation qui va se dérouler du lundi 26 janvier 2015 au vendredi 20 février 2015 offre aux habitants des communes de Launay, Gomené, Merdrignac et Trémoré, directement concernés par ce nouvel aménagement, ainsi qu'à tous les utilisateurs de la RN164, la possibilité de découvrir dans le détail les différentes options du projet et de mesurer les enjeux de cette opération d'aménagement du territoire.

Pour chacun des deux tronçons, plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées : 3 variantes sont soumises à la concertation pour le secteur situé à l'ouest de la déviation de Merdrignac, 4 variantes le sont pour le secteur Est. Pour certaines de ces variantes, des sous-variantes sont présentées.

Le temps de la concertation est un temps d'information, indispensable pour évaluer les différentes propositions avancées par l'État, représenté par la Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet.



La RN164 en chiffres

- 162 km de long
- 98 km déjà en 2x2 voies
- Le point sur les 64 km qui restent à aménager à 2x2 voies :
 - les travaux sont en cours sur 9 km (déviation de Loudéac et liaison Saint-Méen/RN12) ;
 - la mise à 2x2 voies dans le secteur de Châteaulin-du-Faou (sur 12 km) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2014, avec un financement acté pour la réalisation des travaux ;
 - les secteurs de Mur-de-Bretagne (11 km), de Rostrenen (15 km), de Plémet (8 km) et celui de Merdrignac (9 km), objet du présent dossier de concertation, font l'objet d'études préalables à la Déclaration d'utilité Publique (DUP), financées à parts égales par l'État et la Région Bretagne.



Alignement d'arbres imposants au sud de la forêt de la Hardouinais

Un projet global pour la Bretagne

Si la mise à 2x2 voies des premières sections de la RN164 remonte à 1990, le projet d'un aménagement global, sur tout l'itinéraire, de Montauban-de-Bretagne en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin dans le Finistère, a fait l'objet d'une décision ministérielle du 21 mars 1995.

Améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est ainsi devenu un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne. Cet engagement a récemment été réaffirmé à l'occasion de la signature du Pacte d'avenir pour la Bretagne (voir ci-dessous) et par la mission parlementaire « Mobilité 21 », qui a souligné dans son rapport de juillet 2013 que la modernisation des axes routiers, parmi lesquels la RN164, constitue un facteur incontestable de désenclavement.

D'importants moyens financiers sont mobilisés au service de cette ambition : le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la Région Bretagne a prévu ainsi 189 millions d'euros d'investissements routiers pour la période 2009-2014. Plus de 60% de cette enveloppe, soit 116 M€, sont alloués aux opérations situées sur la RN164.

Une double attention portée à l'environnement et à la concertation

L'évolution de la réglementation et la prise de conscience des enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement ont considérablement modifié, ces dernières années, le cadre d'intervention des pouvoirs publics. Les contraintes à prendre en compte sont aujourd'hui plus nombreuses et imposent de mesurer de façon rigoureuse les impacts des nouvelles infrastructures construites, tant sur le milieu naturel que sur les activités agricoles et le cadre de vie des habitants.

Plus largement, la modernisation des axes routiers suppose la prise en compte de tous les points de vue et des intérêts divergents que tout nouvel aménagement peut susciter. C'est pourquoi une concertation, large et ouverte, est systématiquement organisée, dans la durée, afin de permettre à chacun de s'informer, d'échanger et de débattre.

Ce dossier a vocation à donner à tous les moyens de participer activement à cette concertation.

Zoom sur le Pacte d'avenir pour la Bretagne

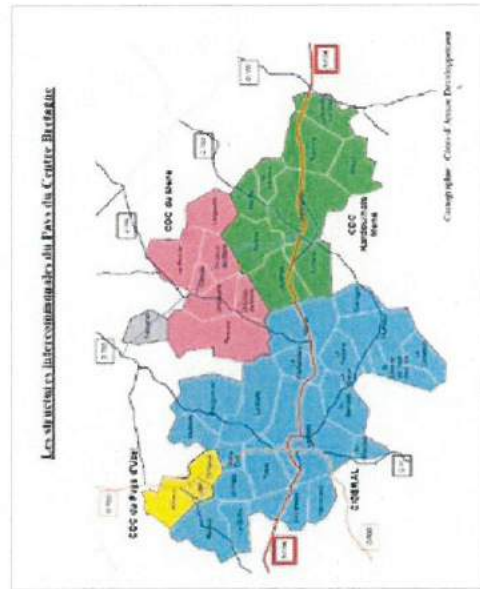
Améliorer l'accessibilité du territoire breton et en promouvoir un aménagement équilibré font partie des objectifs affichés par le Pacte d'avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de la Région Bretagne. Parmi les mesures concrètes énoncées figure l'achèvement des travaux de la RN164.

Les ambitions affichées par le Pacte se traduiront dans le futur contrat de plan État-Région pour la période 2015-2020, en particulier en prévoyant des crédits permettant de démarrer avant 2020 les travaux sur toutes les sections restant à mettre à 2x2 voies (hors Nûr-de-Bretagne).

2 Le territoire du projet

2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité

Situé au cœur de la Bretagne, au sein du Pays de Centre Bretagne, le territoire du projet est également au centre d'une intercommunalité créée de longue date : la Communauté de communes de L'Hardouinais-bretonnes. Depuis 1992, elle compte 9 communes, dont Laurénan, Gomené, Merdrignac et Trémorel, directement concernées par l'aménagement. Elle accueillait en 2013 plus de 8 000 habitants sur les 250 km² de son territoire.



Renforcer la desserte régionale est-ouest par le Centre Bretagne

L'aménagement progressif en route express à 2x2 voies de la RN164 répond à la problématique d'accessibilité du Centre Bretagne. Ce projet est un véritable enjeu régional d'aménagement du territoire et de service public. La RN164 établit une liaison de desserte régionale est-ouest qui permet d'intégrer plusieurs agglomérations du cœur de la région Bretagne dans le réseau routier : Merdrignac, Plémet, Loudéac, Mûr-de-Bretagne, Rostrenen, Carhaix, etc.

Elle représente un axe de circulation alternatif à deux autres grands axes littoraux : la RN 12 au nord (Saint-Brieuc, Morlaix, Brest) et la RN 165 au sud (Vannes, Lorient, Quimper), qui connaissent une relative congestion des traversées d'agglomération. Le projet d'aménagement dans le secteur de Merdrignac s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN164, dont plusieurs grandes sections sont déjà traitées ou en cours de réalisation.

Les transports collectifs sur le territoire

L'offre de transports collectifs est peu diversifiée sur le territoire. Toutefois, plusieurs solutions existent pour se rendre dans le secteur de Merdrignac en transport en commun :

- le car, via la ligne 8 qui relie Saint-Brieuc – Moncontour – Merdrignac : cette ligne dessert occasionnellement le centre-ville de Merdrignac (1 à 2 allers/retours chaque semaine) ;
- le TER-car, via la ligne Loudéac – Rennes, qui assure environ 5 allers/retours quotidiens et dessert ainsi Merdrignac-centre et le lycée agricole. La commune de Trémorel est, quant à elle, concernée par seulement 1 ou 2 allers/retours. En revanche, aucune liaison ferroviaire est-ouest ne peut constituer une alternative à la RN164 : de même, l'aéroport le plus proche, situé à Saint-Brieuc, se trouve à près d'une heure de la zone d'étude.

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.



Favoriser et fluidifier les déplacements

Les déplacements routiers vers les principaux pôles urbains de Bretagne – Loudéac et plus loin Rennes ou Carhaix, Quimper et Brest – font partie de la vie quotidienne des habitants du secteur. Au-delà des équipements, des services et des commerces diversifiés, déjà présents sur le pôle de Merdrignac, ils y trouvent les lycées et universités, les hôpitaux, les gares ou encore les grandes zones commerciales.

Un enjeu important : les liaisons domicile-travail

Sur 55 700 actifs habitant la zone d'emploi Pontivy-Loudéac, 52 000 occupent un emploi. Pontivy, Loudéac et Locminé concentrent à elles seules 4 emplois sur 10. Si on observe plus précisément le territoire de la Communauté de communes de L'Hardouiniais-Méné, qui comptait 5400 actifs avec emploi en 2010, il apparaît que la majorité d'entre eux travaille hors de leur commune de résidence, dont 20% qui travaillent dans une commune hors de leur département d'origine. Par ailleurs, sur les 3000 emplois recensés en 2010 sur la Communauté de communes de L'Hardouiniais-Méné, les 2/3 étaient localisés sur les communes de Merdrignac et de Trémoré, qui ont su tirer parti de leur position le long de la RN164.

Aussi, l'amélioration des liaisons domicile-travail représente un enjeu important dans le contexte actuel de fragilité économique, avec dans le cas présent la RN164 comme support de déplacement.

Améliorer la sécurité routière

Les statistiques de la sécurité routière montrent que les secteurs de la RN164 qui ne sont pas aménagés à 2x2 voies sont les plus accidentogènes : il s'y produit en effet 73 % des accidents corporels pour moins de 40 % du linéaire total. Si la RN164 ne figure pas au niveau national parmi les axes les plus accidentogènes, il faut cependant souligner que 91 % des accidents qui ont eu lieu sur l'itinéraire sont des accidents graves.

Ainsi, sur l'ensemble de l'itinéraire entre 2005 et 2011, 23 accidents corporels ont été recensés, provoquant le décès de 7 personnes et l'hospitalisation de 15 autres. 5 de ces accidents corporels ont eu lieu sur la section d'étude, entraînant 2 décès et 3 hospitalisations (cf annexe 1). Si ces accidents se sont produits hors intersection, il convient de noter que les caractéristiques actuelles de la RN164 - avec ses carrefours, sorties de maisons, tourne-à-gauche et la multiplicité des types de déplacement - génère des conditions d'insécurité pour les usagers, que l'aménagement de la route ne pourra qu'améliorer.

L'aménagement à 2x2 voies, avec la dénivellement des carrefours et la possibilité de dépassements plus sûrs, permettra de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer la sécurité des usagers.

Prévisions de trafic : une tendance à la hausse

Entre 2003 et 2012, le trafic a augmenté de 17 %, avec une augmentation du trafic poids lourds plus importante (24 %).

Cette tendance s'explique notamment par les aménagements successifs de la RN164 qui ont rendu cet itinéraire plus attractif, dans sa fonction de liaison est-ouest.

Il s'agit majoritairement d'un trafic de transit, entre l'est et l'ouest de la Bretagne ou entre l'ouest de la Bretagne et le reste de la France. Le trafic d'échange avec Merdrignac correspond à un tiers du trafic. Le flux automobile local, entre Trémoré et

Merdrignac, représente environ 10 % du trafic de la RN164 soit 600 véhicules/jour. Sur la section qui se situe à l'ouest de la déviation de Merdrignac, le trafic de la RN164 est de l'ordre de 6 550 véhicules par jour, les deux sens de circulation confondus, dont environ 1 450 poids lourds.

Les principaux carrefours supportent des trafics faibles : 400 véhicules par jour pour celui de la Croix du Talor, 100 et 200 véhicules par jour pour ceux de Beausoleil.

Sur la section qui se situe à l'est de la déviation de Merdrignac, le trafic est un peu plus élevé, de l'ordre de 7 300 véhicules par jour, dont 1 400 poids lourds.

Elle compte en outre deux points d'échange importants : au niveau de l'échangeur avec la RD6 (2100 véhicules/jour) et le giratoire des Trois Moineaux, qui assure la desserte de la zone d'activités et de Trémoré (2350 véhicules/jour).

L'accès à l'entreprise SERUPA génère également des mouvements de l'ordre de 460 véhicules/jour.

Dans le cadre des études préalables, une étude du trafic routier a été réalisée en 2013 par le maître d'ouvrage.

En tenant compte de la nature et du genre de déplacements des usagers (motifs, fréquence, etc.), ainsi que des comptages automatiques de véhicules, des prévisions de trafic à l'horizon 2025 et 2035 ont pu être établies.

Elles font apparaître de nouvelles progressions : à l'horizon 2035, la fréquentation de la section à l'ouest de Merdrignac serait de l'ordre de 10 600 véhicules/jour avec environ 2 200 poids lourds ; celle de la section à l'est de Merdrignac atteindrait 11 600 véhicules/jour dont 2 150 poids lourds. (cf. annexe 2)

Ces augmentations de trafic entre 2011 et 2035 s'expliquent pour une part par la hausse « naturelle » des besoins en déplacements (de l'ordre de 2100 véhicules/jour) et pour une autre part par l'amélioration de l'attractivité de l'itinéraire (de l'ordre de 2000 véhicules/jour).

2 Le territoire du projet

2.2 Les enjeux de développement

La situation démographique

Avec près de 50 000 habitants en 2011, le pays du Centre Bretagne a renoué, au cours de la dernière décennie, grâce aux apports migratoires, avec la croissance démographique. La Communauté de communes de L'Hardouiniais Mené, qui a connu la même tendance, comptait en 2013 plus de 8 000 habitants.

La répartition de la population entre les différentes communes du territoire est assez inégale : avec 2900 habitants en 2011, Merdrignac est la plus peuplée, suivie de Trémoré (1100 habitants), Lauréhan (720) et Gomené (590). Seule la commune de Trémoré enregistre un recul de sa population, les autres connaissant une croissance de 0,5% par an.

L'activité économique du secteur est très liée à la performance du réseau routier. Vecteur d'attractivité pour les entreprises, l'aménagement de la RN164 doit permettre de créer une nouvelle dynamique de territoire.

La situation économique

Le territoire du Pays du Centre Bretagne comptait, en 2009, 4250 établissements, avec une activité principalement axée sur l'agro-alimentaire, autour de la production de volaille et de porc. L'établissement Kermené, implanté à Saint-Jacut-de-Mené, emploie ainsi 1 300 salariés.

Les activités tertiaires, qui sont en revanche peu développées, ont cependant progressé plus rapidement que la moyenne régionale au cours des dix dernières années.

Pendant cette période, grâce notamment aux bons résultats des industries agro-alimentaires et du secteur tertiaire, le niveau d'emploi s'est maintenu sur le territoire ; il a enregistré, en outre, une élévation de la qualification des emplois offerts.

Au sein de la Communauté de communes de L'Hardouiniais Mené, qui enregistre un taux de chômage faible, le nombre d'emplois était d'environ 3 000 en 2010, dont près de 1500 implantés à Merdrignac et environ 800 à Trémoré.

L'industrie, et en particulier l'industrie agro-alimentaire, concentre plus de 30 % des effectifs, avec trois entreprises phares : la société SVA, spécialisée dans l'abattage et la transformation, compte 520 salariés ; BIO 3G, dans le secteur de la commercialisation de fertilisants, emploie 250 personnes et l'entreprise de construction de bâtiments industriels SERUPA en recense 100.

7 zones d'activités se sont en outre développées ces dernières années sur ce territoire, dont 4 qui sont implantées à Merdrignac, 2 à Trémoré et 1 à Loscoët-sur-Meu, contribuant à faire progresser le taux d'actifs de la Communauté de communes.

Les activités agricoles

L'agriculture est l'une des activités dominantes du territoire. Elle est essentiellement tournée vers l'élevage hors-sol (43% de la production) et l'élevage bovin (production laitière et viande représentent 38%) ; la part des cultures est, en revanche, plus marginale.

Conformément à la tendance nationale, le nombre d'exploitants a considérablement diminué depuis 2000 : après avoir perdu près d'un quart de ses agriculteurs, le territoire n'en comptait plus que 200 en 2010. Cette diminution a eu pour conséquence une augmentation de la surface agricole utile par exploitation, qui est passée de 40 ha en 2000 à 55 ha en moyenne en 2010.

L'accès aux parcelles agricoles

Après aménagement en route express de la RN164, les engins agricoles ne pourront plus circuler sur les sections à 2x2 voies, y compris sur la section déjà réalisée au droit de Merdrignac. La desserte agricole sera alors rétablie par des voiries secondaires adaptées. En outre, dans le cas où l'aménagement affecterait plus lourdement le bon fonctionnement des exploitations, une procédure d'aménagement foncier constitue une solution possible pour réaffecter les parcelles au mieux des intérêts de chacun.

Limiter l'emprise du projet sur les surfaces agricoles constitue un enjeu essentiel dans l'élaboration du projet. L'enclavement ou le fractionnement de parcelles agricoles, qui pourrait être engendré par le passage de la voie express, nécessite également une attention toute particulière.

Les activités touristiques

La zone d'étude est située au sein du pays touristique du Centre Bretagne, qui propose de multiples activités axées sur la randonnée, la gastronomie et le patrimoine naturel.

Le Pays du Centre Bretagne est ainsi traversé par deux des huit voies vertes de Bretagne :

- la V6 « Camaret - Vitré », qui longe globalement la RN164 entre Mûr-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand, notamment entre Merdrignac et Trémoré ;
- la V8, « Lorient – Saint-Brieuc », qui relie notamment Pontivy, Mûr-de-Bretagne et Loudéac.

Le circuit de Grande Randonnée de Pays « Circuit du Petit Mené » emprunte une partie de la voie verte n°6.

Avec près de 2 000 lits touristiques (dont 80% en résidences secondaires), la zone d'étude présente une large capacité d'hébergement, principalement concentrée à Merdrignac.

La commune de Merdrignac a été identifiée par le Ministère de l'Ecologie comme candidate potentielle au label de Village Etape.

Labellisée « Station verte de vacances », cette dernière dispose d'un plan d'eau pour des activités nautiques, d'un village de vacances et d'une piscine extérieure. On y recense environ 170 hébergements touristiques pour plus de 800 lits.

→ En termes de patrimoine...

Le Manoir du Vieux Bourg ou Château de Merdrignac, datant du 17^{ème} siècle, est inscrit au titre des Monuments Historiques. De nombreuses chapelles sont, par ailleurs, présentes dans les hameaux du territoire et participent à l'identité des lieux.



Le Château de Merdrignac

2 Le territoire du projet

2.3 Les enjeux environnementaux

Un itinéraire au cœur d'un paysage varié

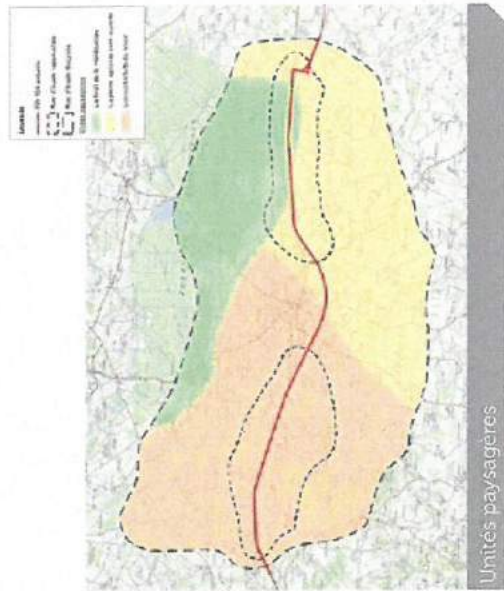
La RN164 prend place au sein de trois unités paysagères distinctes :

- la forêt de La Hardouinais, grand massif forestier, où alternent feuillus et résineux, est implantée au nord-est de Merdrignac, sur une zone relativement plane ;
- une plaine agricole semi-ouverte, située au sud de la forêt, est ponctuée de hameaux et de bâtiments d'élevage.
- les contreforts du Mené, caractérisés par une topographie vallonnée, où prennent place de nombreux bosquets et bois, accueillent enfin l'agglomération de Merdrignac et la partie ouest de la RN164.

La position de la RN164 proche du terrain naturel permet à ses usagers de découvrir la diversité de ces paysages, avec des perceptions tantôt courtes, notamment aux abords de la forêt de La Hardouinais, tantôt longues, dans les secteurs vallonnés du Mené.

Le passage à proximité de l'agglomération de Merdrignac est marqué par un bâti plus dense et quelques zones d'activités.

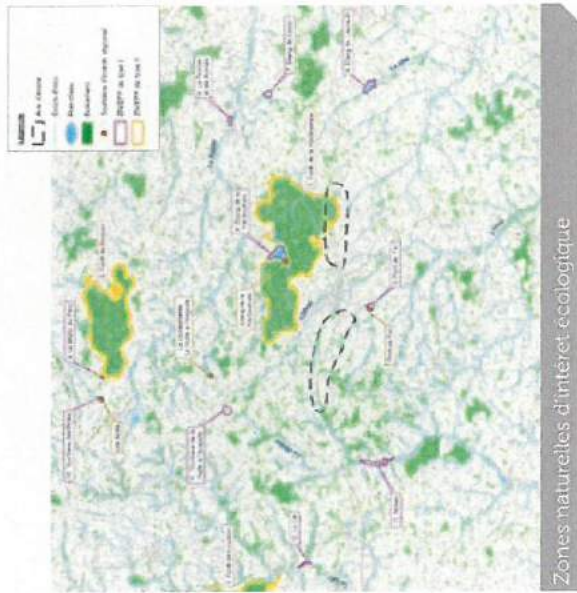
À l'est comme à l'ouest de Merdrignac, l'habitat est dispersé sous forme de hameaux plus ou moins étendus.



Unités paysagères

La présence d'une zone naturelle à respecter

Si aucun site d'intérêt communautaire ou site Natura 2000 n'est présent sur la zone d'étude, la forêt de la Hardouinais, massif forestier fait, en revanche, partie des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II.



Zones naturelles d'intérêt écologique

Une biodiversité en lien avec la variété des paysages

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).

Le réseau bocager y est globalement déstructuré, sauf dans les vallées où il apparaît dense et préservé.

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

Le réseau hydrographique est partagé entre deux grandes entités : le Nimian et ses affluents (bassin versant de l'Oust), baignant Merdrignac et ses alentours à l'ouest, d'une part ; le ruisseau du Muel (bassin versant du Meu), à l'est de Merdrignac, d'autre part.

À chaque type de paysage, sa biodiversité

- La forêt de la Hardouinais apparaît comme un réservoir de la biodiversité locale : le massif accueille, en effet, une population importante de cerfs élaphe, des oiseaux rares ou sensibles (autour des palombes, bondrée apivore, pouillot siffleur, etc.) et des insectes peu communs (tristan, méliée du mélampyre), en lisière de la forêt. Il interagit avec les territoires situés aux alentours, comme en témoigne la circulation du cerf élaphe, d'un massif boisé à un autre.

- Le bocage, hétérogène sur l'aire d'étude, guide les déplacements de la faune, et notamment des chauves-souris entre les gîtes (des gîtes secondaires sont présents, mais pas de colonie importante) et les territoires de chasse. Certaines des chauves-souris repérées, au niveau du bocage et des boisements (notamment dans la vallée du ruisseau de Pont Herva, à l'est du hameau de la Croix du Taloir, ainsi que dans les secteurs de feuillus de la Hardouinais), sont peu communes ou sensibles en Bretagne (barbastelle, murin de Bechstein).

Éviter, réduire, compenser : les incontournables de tout projet d'aménagement

- L'importance des cours d'eau et vallées associées est liée aux zones humides qu'ils accueillent (notamment en tête de bassin versant), mais également aux milieux d'espèces qu'ils recèlent : crossope-aquatique (ruisseau de Cancaval), campagnol amphibie (zones humides de la vallée du ruisseau du Duc). Les seules formations végétales d'intérêt communautaire de l'aire d'étude se situent au niveau de zones humides (prairie humide oligotrophe le long du ruisseau de Kerméré et mégaphorbiaie en rive du ruisseau de Pont Herval). Par ailleurs, les vallées, notamment lorsqu'elles sont boisées ou en contexte bocager, jouent souvent un rôle préférentiel dans les déplacements de faune.

- Les mares et points d'eau constituent des lieux de reproduction pour les amphibiens, et notamment des espèces sensibles ou à statut réglementaire particulier (triton marbré, grenouille agile, rainette verte). Le triton marbré est particulièrement présent au niveau des vallées du ruisseau du Duc et du ruisseau de Kerméré. La rainette verte est présente dans le bassin de rétention de l'entreprise SERUPA, toutefois, son territoire terrestre s'étend jusqu'à la forêt de la Hardouinais avec une connexion qui s'effectue par la voie verte. A noter également qu'un des étangs présents à l'est du bourg de Merdrignac accueille la cordulie à corps fin (libellule protégée).

Il faut enfin noter la présence de quelques espèces de reptiles communes, mais protégées.



Triton palmé

Les zones humides – incluant notamment des sources, lacs, étangs, marais, prairies inondables, fourrés et forêts, landes, carrières en eau, etc. – sont des espaces de transition entre la terre et l'eau. Elles sont de véritables réservoirs de vie. Il convient, par conséquent, à l'occasion d'un aménagement routier, d'être attentif aux risques de fragmentation de ces habitats fragiles, de rupture des continuités écologiques, de modification du fonctionnement hydrologique et de pollution chronique ou accidentelle. Prendre en compte le plus en amont possible l'existence des zones humides s'avère donc essentiel dans l'élaboration du projet.



Cerf élaphe

Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, le Ministère de l'écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a défini une doctrine pour « éviter, réduire et compenser » les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport.

L'évitement, qui est la seule solution qui permette de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet, concerne en priorité les habitations, les autres bâtiments et les zones naturelles sensibles.

La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut correspondre à la réalisation de murs anti-bruit, d'aménagements paysagers ou de passages pour la faune.

La compensation intervient, enfin, si des impacts significatifs demeurent : il s'agit alors d'ovisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

« Éviter, réduire, compenser », cette doctrine conduit les maîtres d'ouvrage, lors de la conception de leurs projets, à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible. C'est dans cet esprit qu'a été conduite, pour le projet ici présenté, la démarche du maître d'ouvrage : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, les tracés les moins impactants ont été recherchés.

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 y 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.

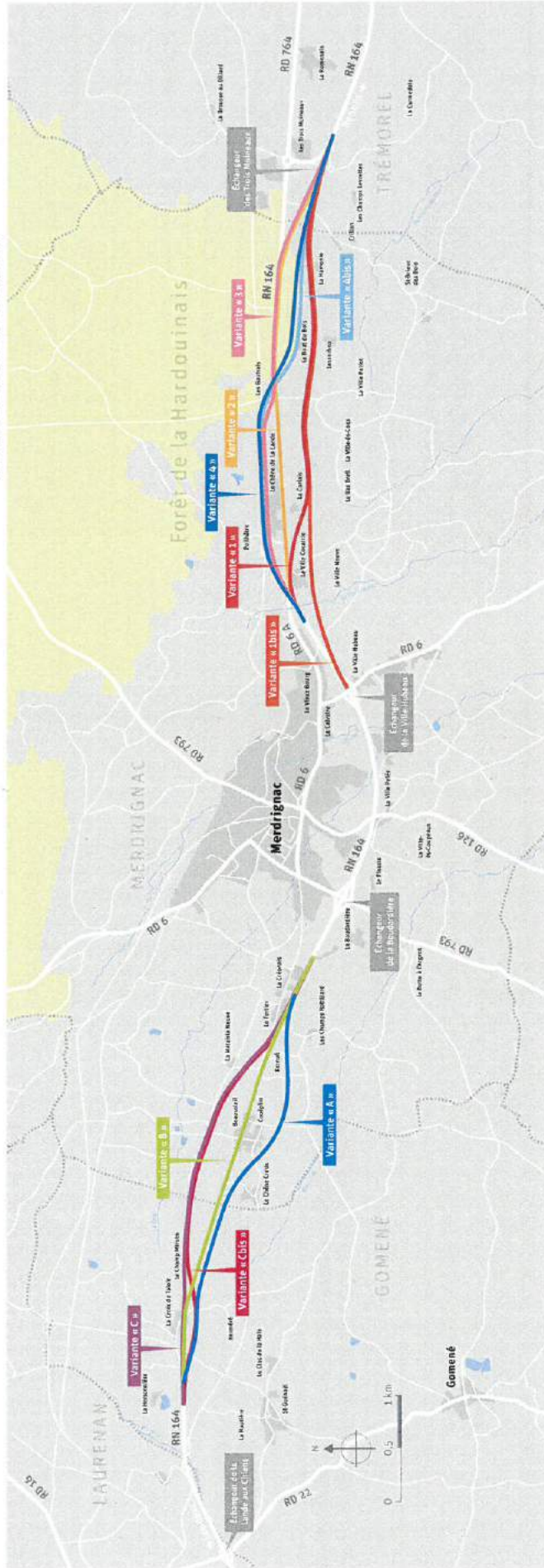
Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont présentées dans ce dossier de concertation, qui doit permettre à tous les acteurs du territoire d'évaluer les atouts et les points faibles de ces tracés, leurs impacts et leur coût. Quant aux tracés qui n'ont pas été jugés suffisamment pertinents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



Les acteurs du projet

Les études préalables ont été menées par la DREAL Bretagne, maître d'ouvrage, dans le cadre d'un comité de suivi qui a réuni, sous la présidence du Préfet des Côtes d'Armor, les élus locaux, les chambres consulaires et les associations de protection de l'environnement. Les études techniques ainsi que la coordination générale ont été réalisées par le bureau d'études INGEROP. Les études faune, flore et paysage ont été réalisées, quant à elles, par le cabinet CERESA. L'étude agricole par Géomatic Systems et les études relatives au trafic par le CEREMA.

Zoom sur les échangeurs

La section de la RN164 concernée par le présent aménagement comporte 4 points d'échange : situés aux extrémités de chaque section, ils sont relativement bien répartis sur l'ensemble de l'itinéraire, avec des distances modérées entre chaque échangeur (tandis que 5 km séparent l'échangeur des Trois Moineaux et l'échangeur Est de Merdrignac, il n'y a que 2 km entre les échangeurs Est et Ouest de Merdrignac, puis 7 km entre l'échangeur Ouest de Merdrignac et l'échangeur de la Lande aux Chiens).

Dans ce contexte, il n'est pas prévu de créer de nouveaux points d'échange. Le projet prévoit toutefois l'ajout d'une bretelle sur l'échangeur de la ville Hubeau (échangeur Est de Merdrignac) pour rétablir le sens Saint-Méen-le-Grand/Merdrignac et de compléter le demi échangeur provisoire des Trois Moineaux.

Zoom sur les voies de substitution

Le statut de route express entraîne l'interdiction de circulation des engins agricoles, piétons et cycles sur les sections à 2x2 voies de la RN164 y compris sur la section déjà réalisée au droit de Merdrignac. L'aménagement s'accompagne donc de la création d'un itinéraire de substitution pour ces usagers. Cette voie doit, en outre, permettre le rétablissement des liaisons vers Merdrignac, Plémet ou Trémoré pour les riverains.

Les voies de substitution proposées pour les secteurs de Merdrignac n'ayant pas vocation à supporter un trafic de délestage de la RN164, le choix a été fait de réutiliser au maximum les voies existantes limitant ainsi les emprises agricoles et évitant de nouvelles fragmentations des milieux. (cf. annexe 7)

Zoom sur les aires de repos

Dans le cadre de l'aménagement de la RN164, l'aménagement d'aires de repos – également utilisées pour le contrôle des transports routiers – est envisagée entre Merdrignac et Plémet. Il s'agira soit d'une aire dans chaque sens de circulation, ce qui est plus coûteux et nécessite davantage d'emprises mais est plus lisible ; soit d'une aire unique accessible dans les 2 sens en utilisant un ouvrage d'art de franchissement de la RN164 (notamment celui d'un échangeur). Plusieurs implantations seront examinées dans les secteurs de Merdrignac mais aussi de Plémet, où des études relatives à l'aménagement à 2x2 voies sont également en cours (concertation menée en juin-juillet 2014).

Les sept variantes soumises à la concertation, pour les sections Ouest et Est, offrent toutes des possibilités d'implantation pour une aire de repos dans chaque sens de circulation ou une aire de repos unique accessible dans les deux sens. Ces différentes possibilités d'implantation ne présentent pas de difficultés techniques particulières mais il existe cependant des contraintes liées aux zones humides et aux emprises agricoles. (cf. annexe 6)

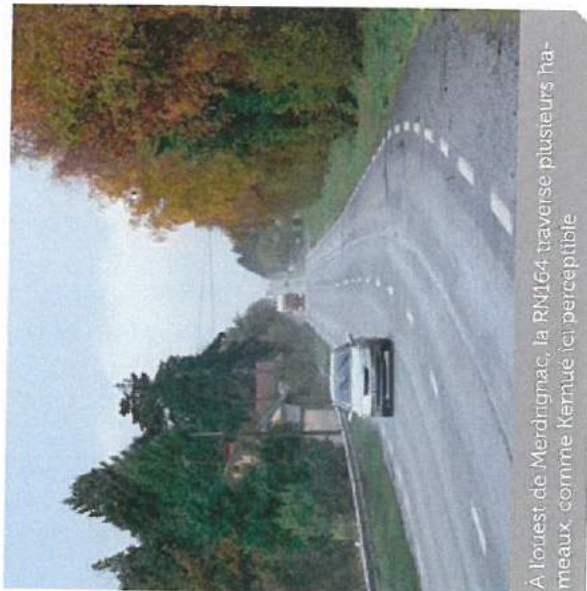
Zoom sur la prise en compte des nuisances sonores de la route à 2x2 voies

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle.

Elles ont déjà été prises en compte par les premières études, qui ont évalué le nombre d'habitations concernées.

L'étude d'impact reviendra plus précisément sur les repercussions sonores du nouvel aménagement, de même qu'elle avancera des propositions pour compenser les effets induits par celui-ci.

La réalisation d'une étude acoustique permettra ainsi d'identifier, le cas échéant, les besoins en protection phoniques (écrans acoustiques, merlons, protections de façades...)



À l'ouest de Merdrignac, la RN164 traverse plusieurs haumeaux, comme Kernué (ci) perceptible.

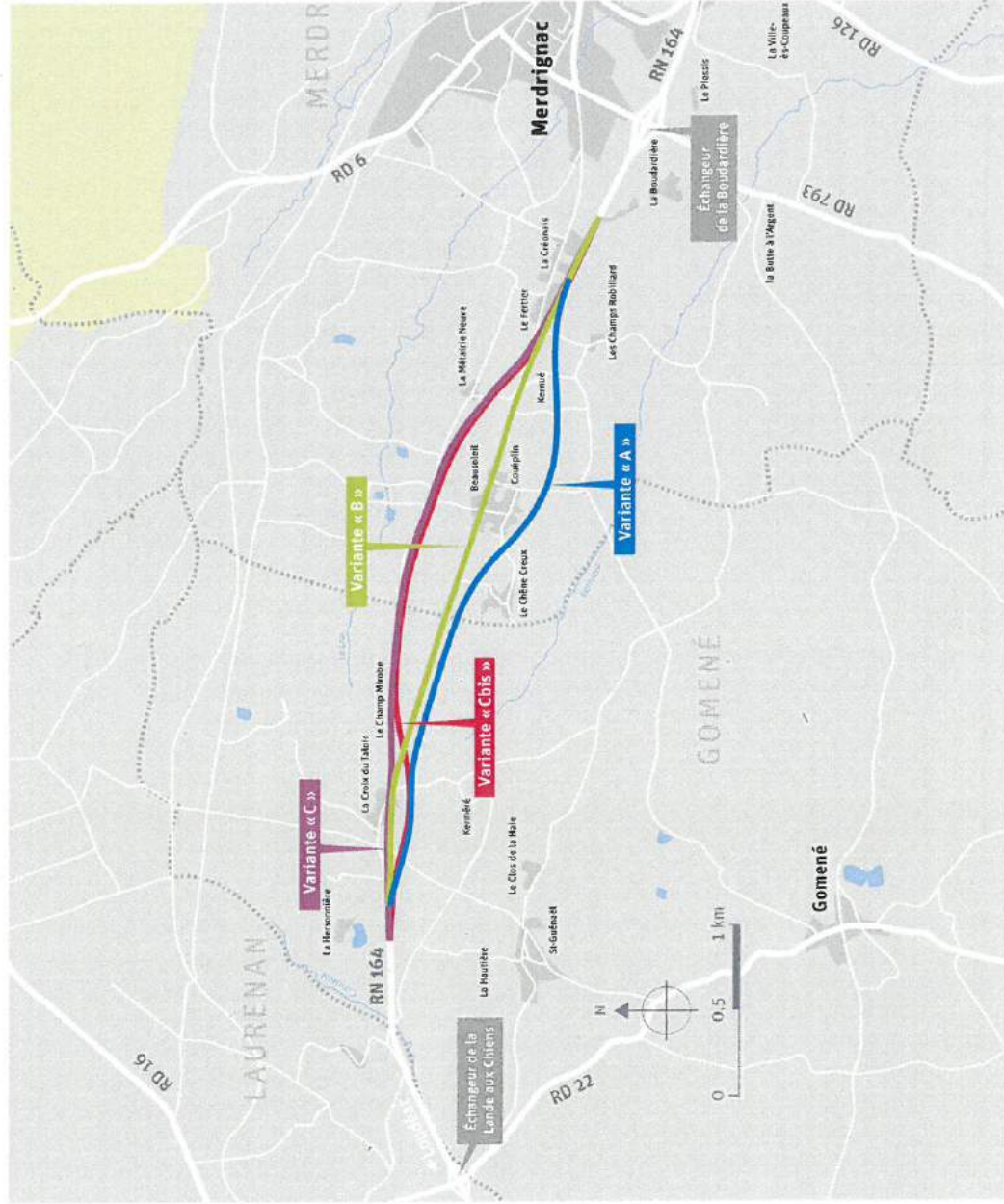
3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

La mise à 2x2 voies de la section comprise entre La Croix du Taloir, à l'ouest, et la déviation de Merdrignac, à l'est, s'étend sur 4 km.

3 variantes d'aménagement sont présentées pour ce secteur :

- La variante A dont le tracé se situe au Sud de la RN164,
- La variante B qui prévoit un élargissement sur place de l'actuelle RN164,
- La variante C dont le tracé passe au nord de la RN164, avec une sous-variante Cbis qui contourne le hameau de La Croix du Taloir par le sud.





RN164 actuelle - secteur de La Croix du Taloir

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

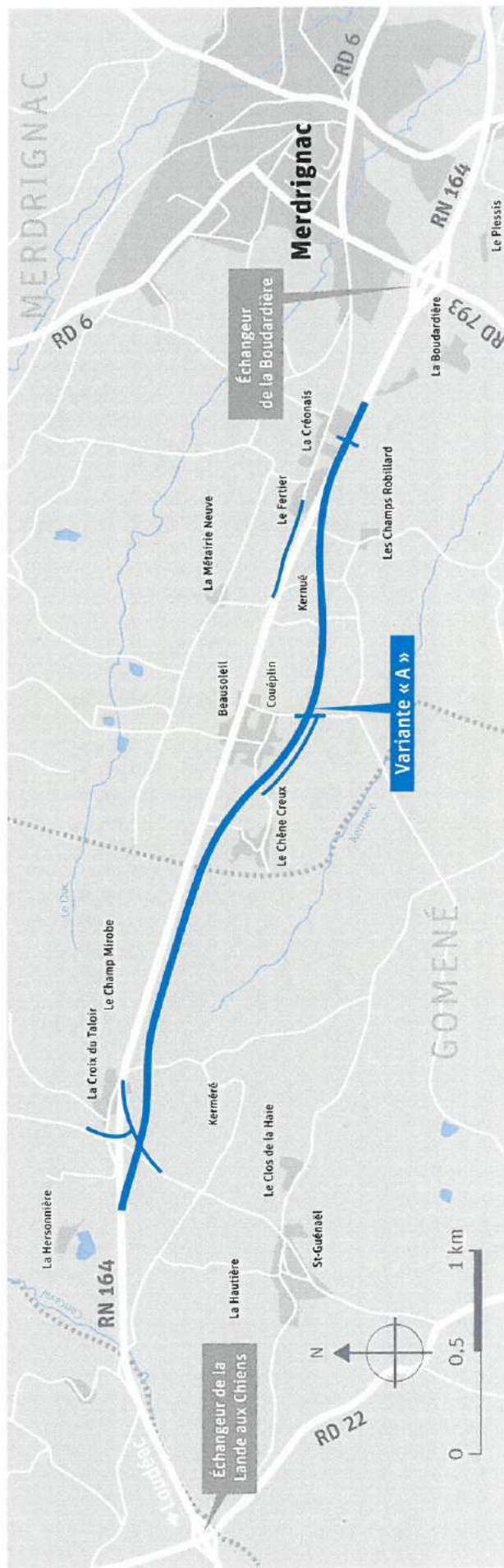
Les caractéristiques de la variante A, ses impacts et les mesures d'insertion envisagées

Descriptif du tracé

La variante A quitte la RN164 actuelle, à la sortie ouest de Merdrignac, au droit du hameau de La Créonais, pour passer au sud des hameaux de Kernué et Couéplin. Elle passe ensuite entre Couéplin et le Chêne-Creux pour rejoindre la voie existante qu'elle longe avant de contourner par le sud le hameau de La Croix du Talloir. La fin du tracé s'appuie sur la RN164 actuelle, jusqu'à son raccordement à la section déjà aménagée à 2x2 voies.

La variante A en chiffres	
Longueur	4,5 km
Surfaces agricoles utiles touchées	15,4 ha
Bois directement impactés	2,4 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	32
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB	23
Nombre d'habitations à acquérir (à ce stade)	-
Zones humides touchées	6000 m ²
Coût	22 M€

L'avantage de la variante A est d'avoir peu de répercussions sur le milieu humain et de générer peu de nuisances pendant les travaux ; c'est en revanche celle qui aurait le plus d'impacts sur l'activité agricole, et dans une moindre mesure, sur l'environnement.



Impacts sur l'habitat

En évitant les principaux hameaux, cette variante n'entraîne pas de destruction de bâti. C'est également celle qui compte le moins d'habitations à proximité de son tracé.

Impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle. Toutefois, dans la mesure où cette variante s'éloigne des principaux hameaux, les nuisances sonores potentielles concerneront nettement moins d'habitations que les autres variantes.

Impacts liés à la desserte locale

Suite à la suppression des accès directs à la future 2X2 voies, les riverains devront utiliser l'itinéraire de substitution, qui, pour cette variante en tracé neuf, empruntera en grande partie la RN164 actuelle qui sera conservée (cf annexe 7). Ainsi, pour les hameaux situés actuellement en bordure de la RN164, il n'y aura pas d'allongement de temps de parcours, ni en direction, ni en provenance de Merdrignac.

Pour les trajets vers Loudéac, l'itinéraire de substitution empruntera la voie communale vers Saint-Guenael, ce qui pourra entraîner un allongement des temps de parcours pour certains usagers.

Impacts sur l'environnement

Cette variante est celle qui aurait le plus d'impacts sur l'environnement, que ce soit en termes d'habitats et de circulation d'espèces (en particulier pour le triton marbré, espèce protégée à Kernué), d'arasement de boisements ou de destruction de zones humides (6 000m² à Kernué). Elle crée, en outre, une nouvelle coupure au sein de plusieurs axes boisés.

Des mesures seraient à prendre pour compenser les impacts liés à la destruction de la zone humide de Kernué et un dossier de demande de dérogation serait à déposer concernant l'impact de l'aménagement sur le triton marbré.

Impacts sur le paysage

En restant proche de l'existant, cette variante ne présente pas d'impacts importants sur le paysage.

Impacts sur le milieu agricole

Cette variante est la plus consommatrice de surfaces agricoles et aurait pour conséquence de fragiliser l'activité des deux exploitations qu'elle couperait en deux (à Kermeré et au Chêne Creux).

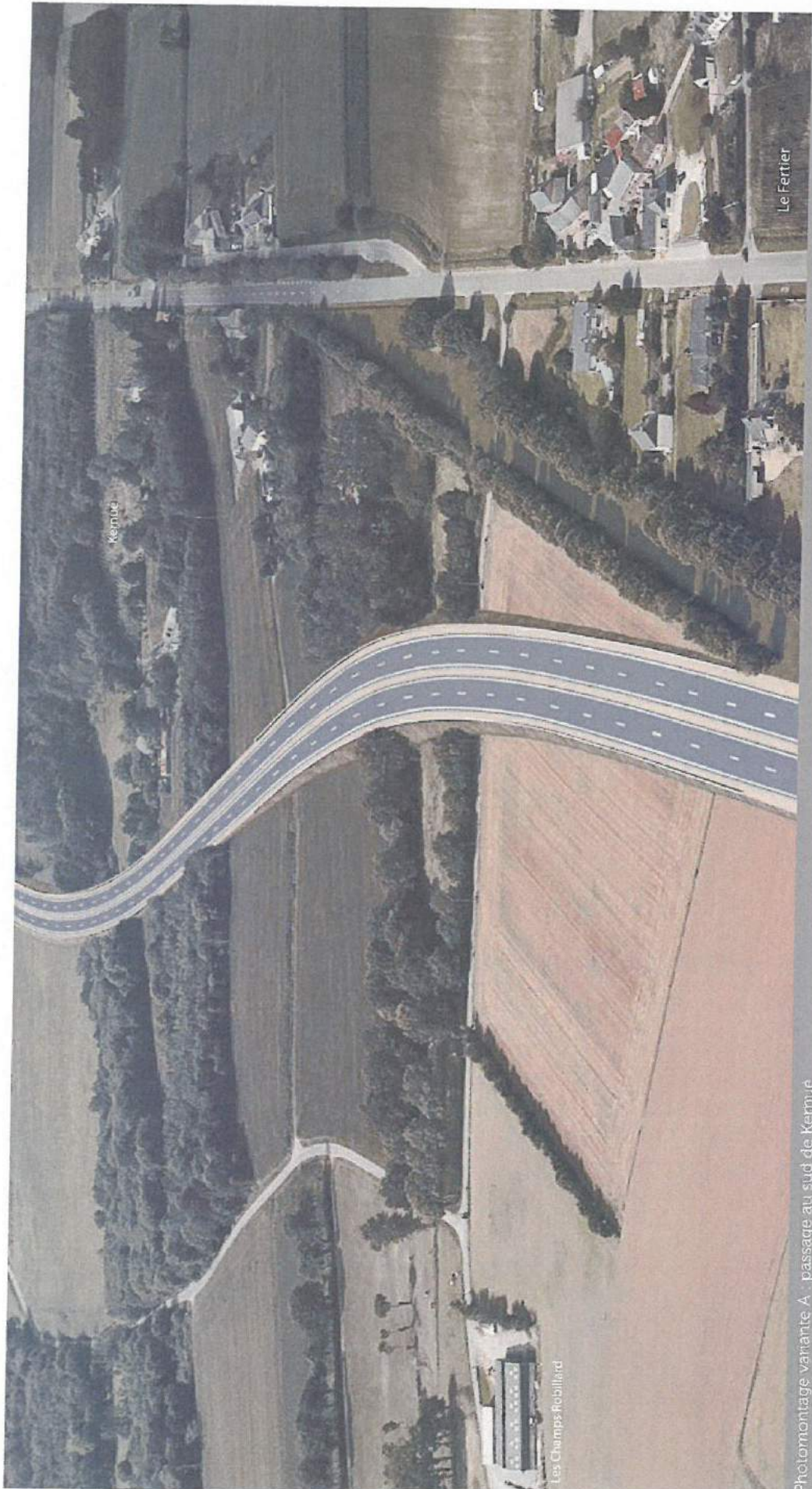
Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

S'agissant d'un tracé neuf, la circulation sur la RN164 sera maintenue pendant la durée du chantier, si bien que les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains. Certains accès aux hameaux pourront cependant être provisoirement déviés.

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation





Photomontage variante A - passage au sud de Kermue

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

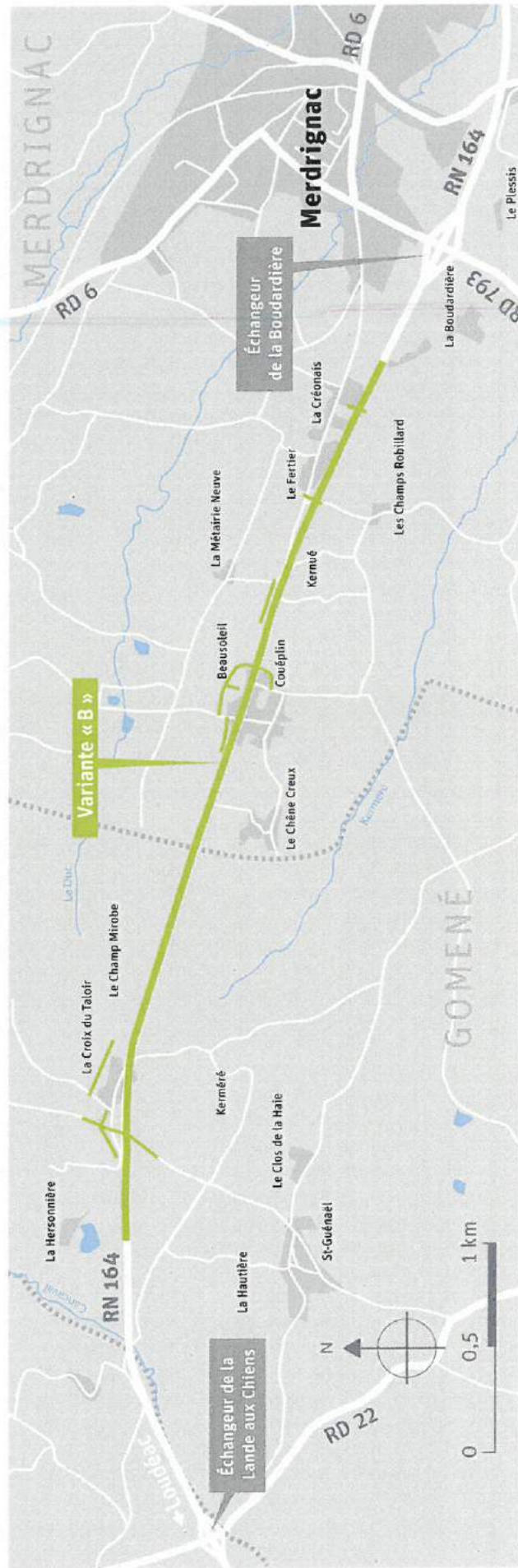
Les caractéristiques de la variante B, ses impacts et les mesures d'insertion envisagées

Descriptif du tracé

Dès la sortie ouest de Merdrignac, la variante B s'appuie sur la RN164 actuelle qu'elle vient élargir sur place. La réutilisation de la RN164 rend nécessaire de prévoir un itinéraire de substitution. Celui-ci empruntera le plus possible des routes déjà existantes, afin de limiter la consommation supplémentaire de terres agricoles. Ainsi, de l'échangeur de la Boudardière à la sortie de Merdrignac, cet itinéraire utilisera la RD793 jusqu'à la Butte à l'Argent, puis rejoindra la RD22 à Gomené qui mènera jusqu'à l'échangeur de la Lande aux Chiens.

La variante B en chiffres	
Longueur	4,4 km
Surfaces agricoles utiles touchées	4,9 ha
Bois directement impactés	1,7 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	57
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB	45
Nombre d'habitations à acquérir (à ce stade)	2
Zones humides touchées	900 m ²
Coût	22 M€

Si cette variante a peu d'impact sur l'environnement, le paysage et le milieu agricole, elle est en revanche la plus pénalisante pour le milieu humain, en termes de destruction d'habitations, de bruit et d'accessibilité.



Impacts sur l'habitat

La variante B qui prévoit l'élargissement de la RN164 actuelle, engendrera des impacts plus importants pour les nombreuses habitations situées actuellement en bordure de la RN164. Elle nécessiterait d'ailleurs l'acquisition de deux habitations, situées dans le hameau de Kernué et dans celui de Beausoleil.

Impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle.

Dans la mesure où cette variante passe en bordure des principaux hameaux de la zone d'étude - Kernué, Beausoleil, Couéplin - les nuisances sonores générées par le projet concerneront nettement plus d'habitations que les autres variantes.

Impacts liés à la desserte locale

Suite à la suppression des accès directs à la RN164, les riverains devront emprunter l'itinéraire de substitution qui pour cette variante en aménagement sur place passe par Gomené (cf annexe 7). Les hameaux situés actuellement le long de la RN164 seront pénalisés en termes d'allongement de trajet par rapport aux autres variantes.

Impacts sur l'environnement

La solution de l'aménagement sur place ne crée pas de nouvelles coupures, elle entraîne des déboisements limités et un impact très modéré sur une seule zone humide qui nécessitera une compensation. Il conviendra également de procéder à des plantations pour compenser les impacts du projet.

C'est la variante qui présente le moins d'impacts pour le milieu naturel.

Impacts sur le paysage

S'agissant d'un aménagement sur place, cette variante ne présente pas d'impacts importants sur le paysage.

Impacts sur le milieu agricole

Cette variante est relativement peu consommatrice de foncier agricole et générera peu de délaisés ; les impacts générés seront essentiellement liés aux éventuels besoins de franchissement de la voie par les exploitants ayant des terrains de part et d'autre de la future 2x2 voies.

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

Le choix d'un aménagement sur place s'accompagne de contraintes importantes pendant la phase de réalisation du chantier. Toutefois, au vu des caractéristiques du site, les travaux pourraient avoir lieu sans que la circulation ne soit interrompue, avec simplement quelques déviations ponctuelles, via la RD22.

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante B - secteur Beausoleil / Couéplin



Photomontage variante B - secteur de La Croix du Taloir

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

Les caractéristiques de la variante C et de sa sous variante Cbis, leurs impacts et les mesures d'insertion envisagées

Descriptif du tracé

Depuis la sortie de Merdrignac jusqu'au hameau de Kernué, la variante C s'appuie sur la RN164 actuelle ; elle contourne ensuite Kernué par le nord, passe entre les hameaux de la Métairie Neuve et Beausoleil, avant de rejoindre la voie actuelle au niveau du hameau du Champ Mirobé.

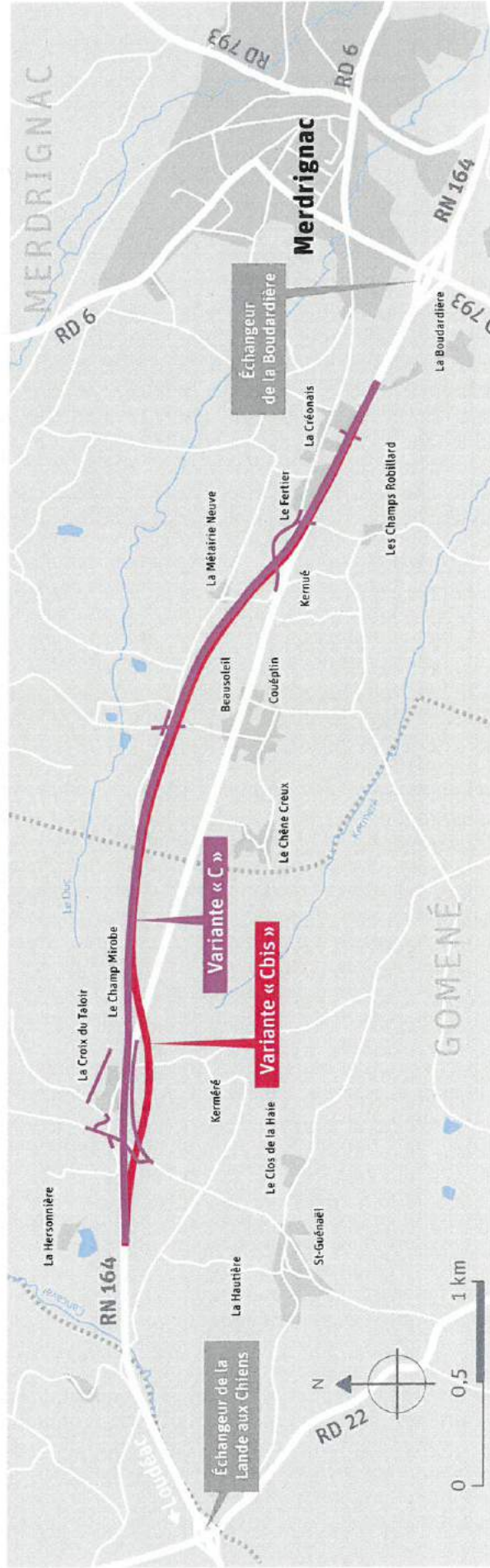
La fin du tracé suit la voie existante jusqu'à son raccordement à la section déjà aménagée à 2x2 voies.

La sous-variante Cbis propose de s'éloigner des hameaux de La Croix du Taloir et du champ Mirobé en contournant La Croix du Taloir par le sud.

La variante C et sa sous-variante Cbis en chiffres		
	variante C	variante Cbis
Longueur	4,5 km	4,5 km
Surfaces agricoles utiles touchées	13,1 ha	14,6 ha
Bois directement impactés	2,1 ha	2 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	44	38
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB (à ce stade)	33	30
Nombre d'habitations à acquérir	-	-
Zones humides touchées	150 m ²	150 m ²
Coût	25 M€	25 M€

Cette variante 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.

Dans sa version C bis, elle aurait cependant davantage d'impacts sur les activités agricoles mais serait plus intéressante pour le cadre de vie et l'accessibilité de La Croix du Taloir.



Impacts sur l'habitat

En évitant les principaux hameaux, cette variante n'engendre pas de destruction de bâti.

Impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle. Toutefois, dans la mesure où cette variante s'éloigne des principaux hameaux, elle est nettement moins pénalisante que la variante B. La sous-variante C bis, en s'éloignant du hameau de la Croix du Taloir, limite les nuisances sonores pour trois habitations du hameau.

Impacts liés à la desserte locale

Suite à la suppression des accès directs à la future 2X2 voies, les riviérains devront utiliser l'itinéraire de substitution, qui, pour cette variante en tracé neuf, empruntera en grande partie la RN164, actuelle qui sera conservée (cf annexe 7). Ainsi, pour les hameaux situés actuellement en bordure de la RN164, il n'y aura pas d'allongement de temps de parcours, ni en direction, ni en provenance Merdrignac.

Pour les trajets vers Loudéac, l'itinéraire de substitution empruntera la voie communale vers Saint-Guenaël, ce qui pourra entraîner un allongement des temps de parcours pour certains usagers.

Impacts sur l'environnement

Si ces variantes créent une nouvelle coupure au sein d'un axe boisé, elles ont un impact limité en arasement de haies et très limité en destruction de zones humides. Il conviendra cependant de compenser cette incidence et de procéder à des plantations pour compenser les impacts du projet.

Impacts sur le paysage

En restant proche du terrain naturel, cette variante ne présente pas d'impacts importants sur le paysage.

Impacts sur le milieu agricole

Cette variante qui consommera 13 ha de terres agricoles est légèrement moins pénalisante que la variante A (15 ha) et générera surtout des impacts plus faibles sur le fonctionnement agricole.

La sous-variante Cbis pénalise, quant à elle, fortement une exploitation et consomme 1,5 ha de terres agricoles supplémentaires.

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

S'agissant d'un tracé neuf, la circulation sur la RN164 sera maintenue pendant la durée du chantier, si bien que les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains. Cette variante – contrairement à sa sous-variante Cbis – présente en outre une difficulté ponctuelle pour la réalisation du rétablissement de la Croix du Taloir qui nécessitera la mise en place d'une déviation.

Quelle que soit la variante envisagée, le garage de la Croix du Taloir sera moins accessible, tout particulièrement dans le cas de la variante B.

Zoom sur...

La desserte de la Croix du Taloir, la question d'un échangeur supplémentaire, les enjeux économiques du projet.

En dehors de la fréquentation du garage et de la station-service, 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.

Dans les variantes A, C et Cbis, 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. Dans la variante B, ces usagers perdent 3 minutes pour aller vers Merdrignac par rapport à aujourd'hui.

Les usagers en direction de Loudéac, dans toutes les variantes, perdent environ 2 minutes par rapport à la situation actuelle, pour rejoindre l'échangeur de la Lande aux Chiens.

Au regard de ces éléments de faible fréquentation et d'impact nul ou limité sur les temps de parcours, un échangeur au niveau de la Croix du Taloir ne se justifie pas.

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.

Cette situation sera d'autant plus pénalisante avec le tracé de la variante B, qui isole le garage en le déconnectant de tout axe de circulation. Situé dans un cul de sac, en rase campagne et éloigné de l'itinéraire de substitution (2km), il se retrouverait coupé du flux de ses clients, qui seraient obligés de faire un « crochet » important pour s'y rendre, notamment ceux qui viennent de Merdrignac.

Pour les variantes A, C et Cbis, le garage se retrouvera connecté à l'actuelle RN164 qui deviendra l'itinéraire de substitution. Dans le cas de la variante C, la situation en cul de sac semble néanmoins associée à un accès plus difficile.

C'est avant tout la partie de l'activité « station-service » liée aux véhicules en transit qui serait impactée, l'activité garage restant accessible, avec des différences néanmoins entre variantes.

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



Photomontage variante Cbis - secteur de La Croix du Talloir



Photomontage variante C - secteur de La Croix du Talloir



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 les contraintes techniques.

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				
Milieu naturel				
Paysage				
Milieu agricole				
Milieu humain				
Développement économique et aménagement du territoire				
Contraintes techniques				
Coût	22 M€	22 M€	25 M€	25 M€



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).

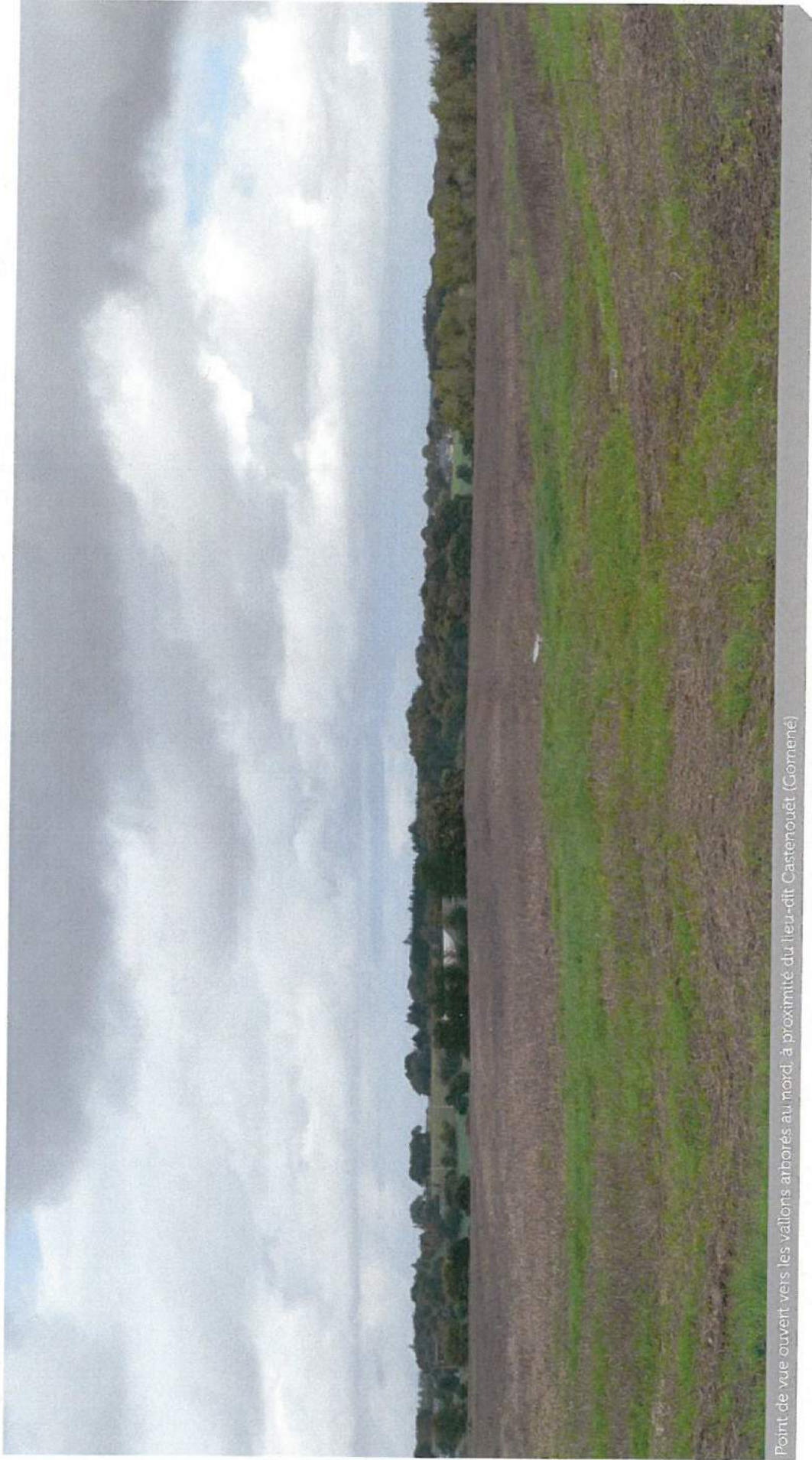
Forces et faiblesses de la variante B

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.



Point de vue ouvert vers les vallons arborés au nord, à proximité du lieu-dit Casterouët (Giomène)



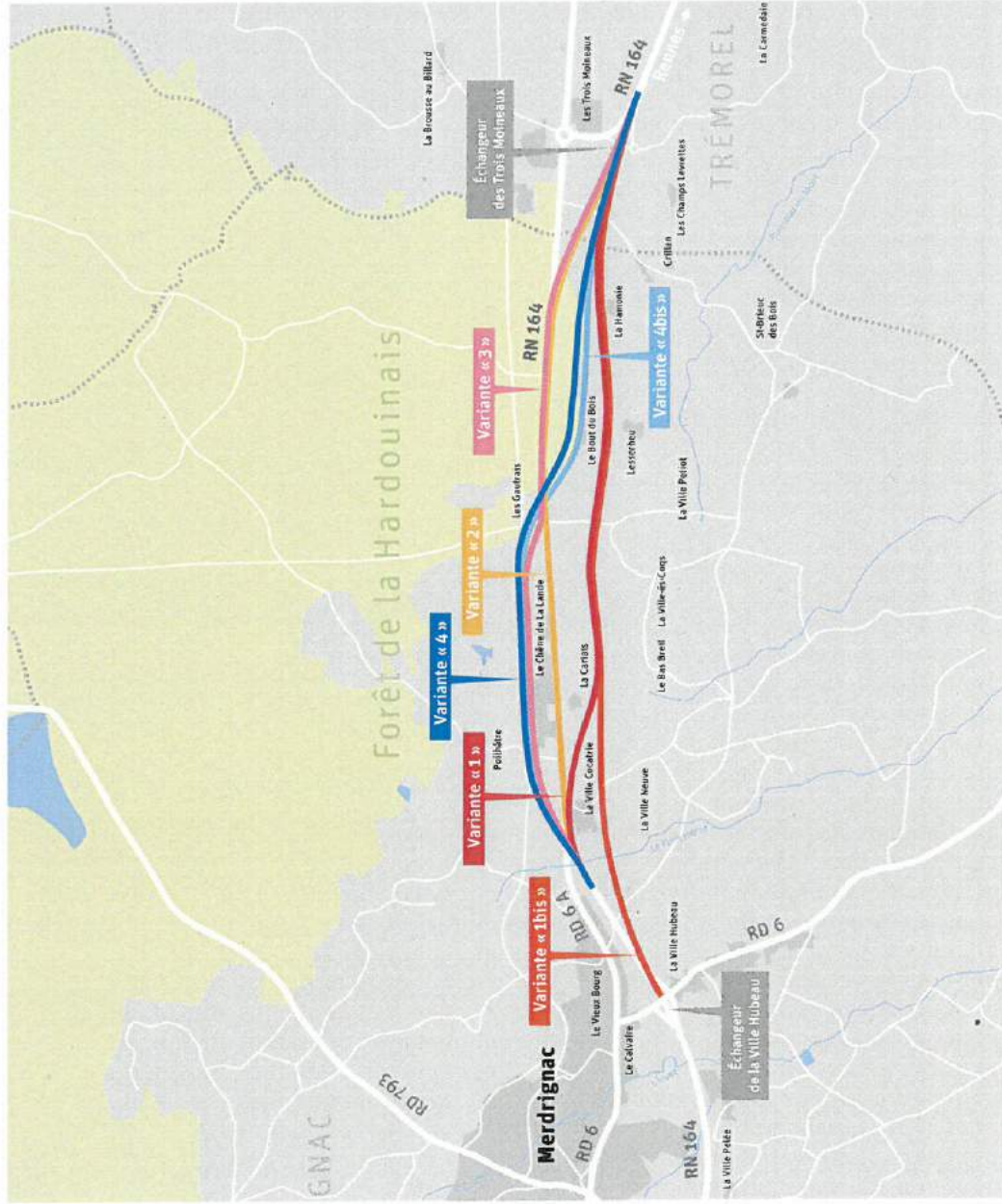
3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

La mise à 2x2 voies de la section comprise entre la déviation de Merdrignac, à l'ouest, et la déviation de Trémoré, à l'est, s'étend sur 5 km.

4 variantes d'aménagement sont présentées pour ce secteur :

- Le tracé de la variante 1 passe au sud de la RN164 ; sa sous-variante 1bis rejoint la RN164 actuelle un peu plus loin en contournant le hameau de la Ville Cocarrie par le sud ;
- La variante 2 prévoit l'élargissement sur place de l'actuelle RN164 ;
- La variante 3 combine un aménagement sur place dans la traversée de la forêt de la Hardouinais et un passage au nord de la RN164 pour la suite de l'itinéraire ;
- Le tracé de la variante 4 coupe l'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.





RN164 actuelle - traversée de la forêt de la Hardoulnais

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

Les caractéristiques de la variante 1 et de sa sous-variante 1bis, leurs impacts et les mesures d'insertion envisagées

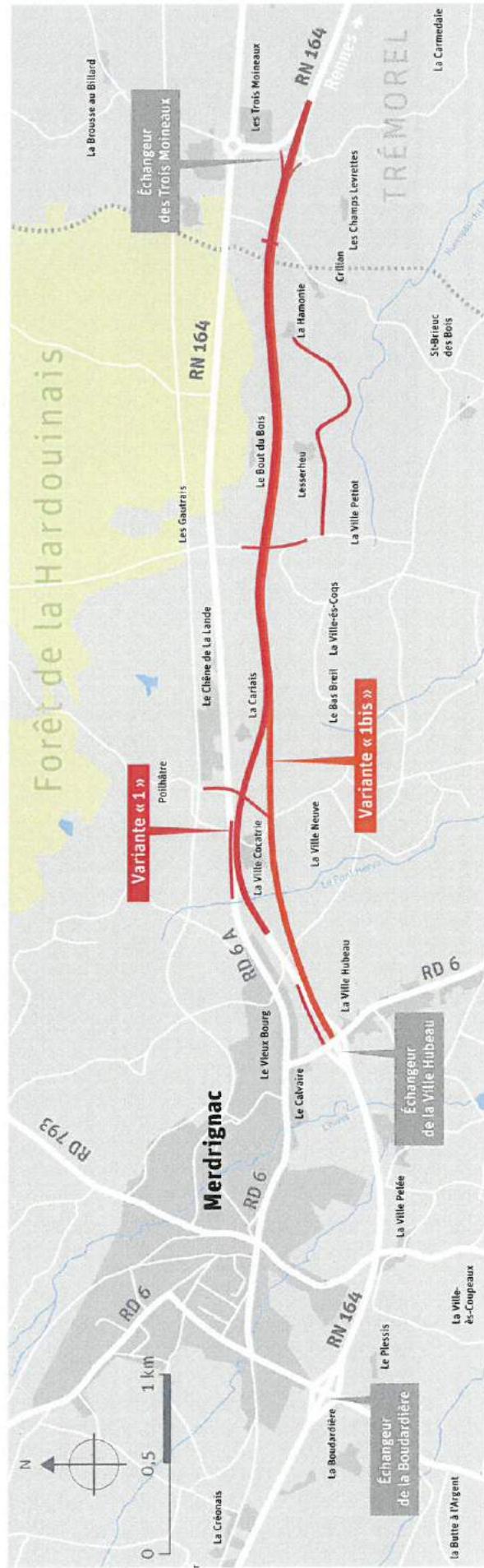
Descriptif du tracé

La variante 1 dessine un tracé au sud de la RN164, en évitant les principaux hameaux : elle passe ainsi, depuis l'échangeur des Trois-Moineaux, au sud de la forêt de la Hardouinais, entre les hameaux de la Hamontie et le Bout-du-Bois, puis au sud de la Cariais. Elle rejoint ensuite la voie existante avant le hameau de la Ville Cocatrie.

Sa sous-variante 1bis s'éloigne du hameau de la Ville Cocatrie en le contournant par le Sud avant de rejoindre la RN164 actuelle, au droit de l'échangeur avec la RD6.

La variante 1 et sa sous-variante 1bis en chiffres		
	1	1bis
Longueur	4,7 km	5,2 km
Surfaces agricoles utiles touchées	17,1 ha	19,2 ha
Bois directement impactés	1,5 ha	1,6 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	25	12
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB	19	7
Nombre d'habitations à acquérir (à ce stade)	-	-
Zones humides touchées	6300 m ²	4900 m ²
Coût	30 M€	30 M€

Peu pénalisante pour le milieu humain, l'environnement et le paysage, cette variante aura des répercussions défavorables sur l'activité agricole. Sa sous-variante 1bis accentue cet impact et marquera davantage le paysage, tout en limitant les nuisances sonores.



Impacts sur l'habitat

Cette variante a relativement peu d'impact sur l'habitat, puisqu'elle n'engendre pas de destruction du bâti.

Impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira pour certaines habitations des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle.

Toutefois, dans la mesure où cette variante s'éloigne des principaux secteurs urbanisés de la zone d'étude, une baisse des nuisances sonores sera très certainement observée pour les hameaux des Gautrais, du Chêne de la Lande et de la Cariais.

La variante 1bis en s'éloignant du hameau de la Ville Cocotrie, sera plus intéressante pour ses habitants en améliorant leur cadre de vie.

La desserte locale et les impacts économiques

Suite à la suppression des accès directs à la future 2X2 voies, les riverains devront utiliser l'itinéraire de substitution, qui pour cette variante en tracé neuf, empruntera la RN164 actuelle (cf annexe 7). Il y aura, par conséquent, peu d'allongement de temps de parcours pour les habitants des hameaux situés actuellement en bordure de la RN164.

En termes d'incidences économiques, cette variante prive l'entreprise SERUPA de l'effet de vitrine dont elle dispose aujourd'hui sur la RN164.

Impacts sur l'environnement

La variante 1 et sa sous-variante créent un impact sur une surface limitée de zone humide au droit de la vallée de Pont Herva. En passant au sud de la forêt de la Hardoumais, elles présentent, en revanche, l'avantage d'épargner le massif forestier et de ne pas engendrer de nouvelle coupure.

Il conviendra de compenser non seulement les impacts liés à la destruction de la zone humide du Pont Herva, mais aussi les répercussions du projet sur le paysage.

Impacts sur le paysage

En restant proche du terrain naturel, cette variante ne conduira pas à la réalisation d'importants talus, facilitant ainsi l'intégration paysagère du projet, à l'exception du franchissement de la vallée du Pont Herva pour la sous-variante 1bis.

Impacts sur le milieu agricole

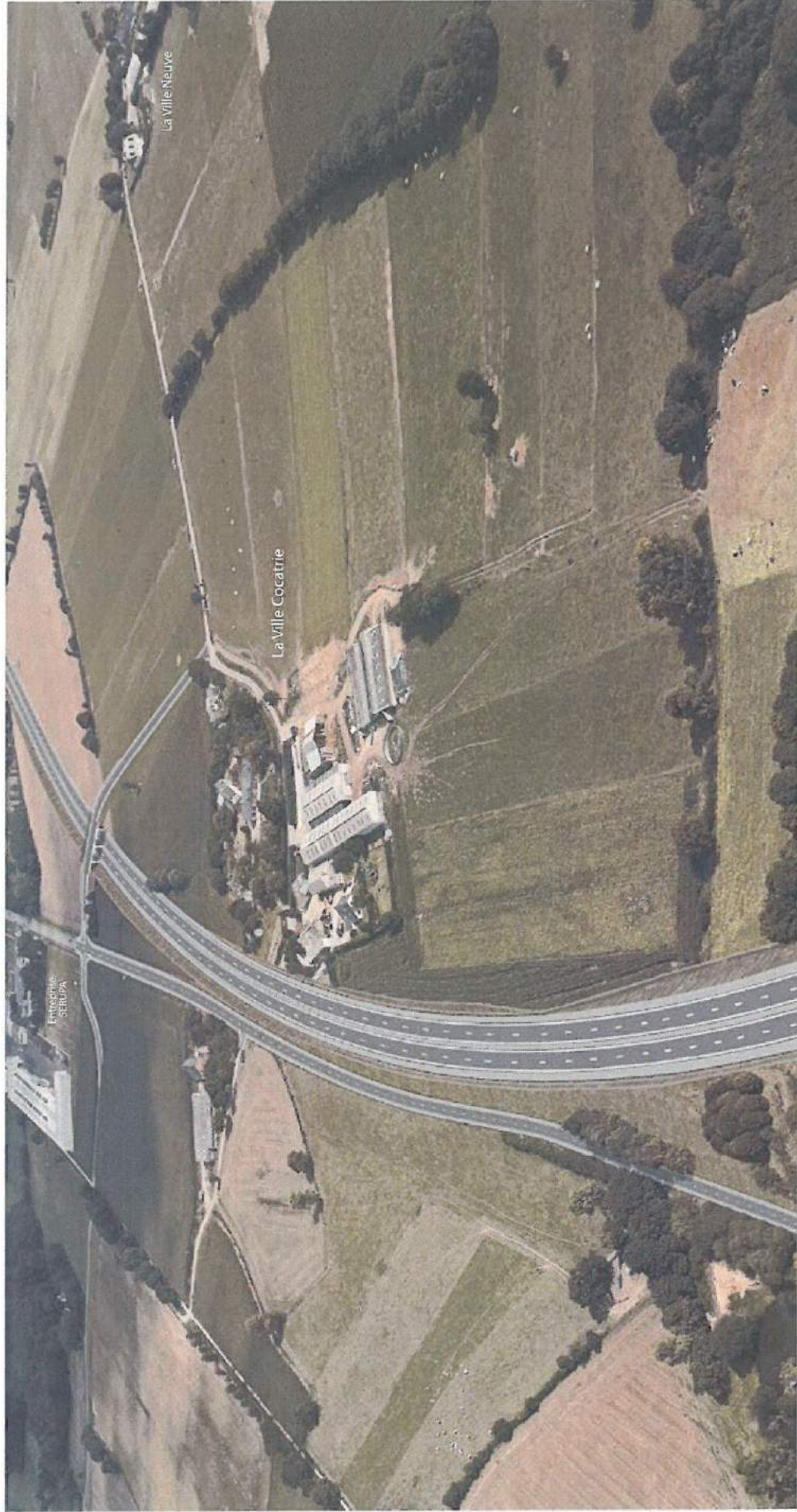
Cette variante, et plus encore sa sous-variante, qui coupent une exploitation, sont les plus consommatrices en terres agricoles et les plus pénalisantes pour l'activité agricole.

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

S'agissant d'un tracé neuf, la circulation sur la RN164 sera maintenue pendant la durée du chantier, si bien que les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains. Certains accès aux hameaux pourront cependant être provisoirement déviés.

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante 1 : secteur de La Ville Cocatrie



Photomontage variante Ibis - passage au sud de La Ville Cocatrice

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

Les caractéristiques de la variante 2, ses impacts et les mesures d'insertion envisagées

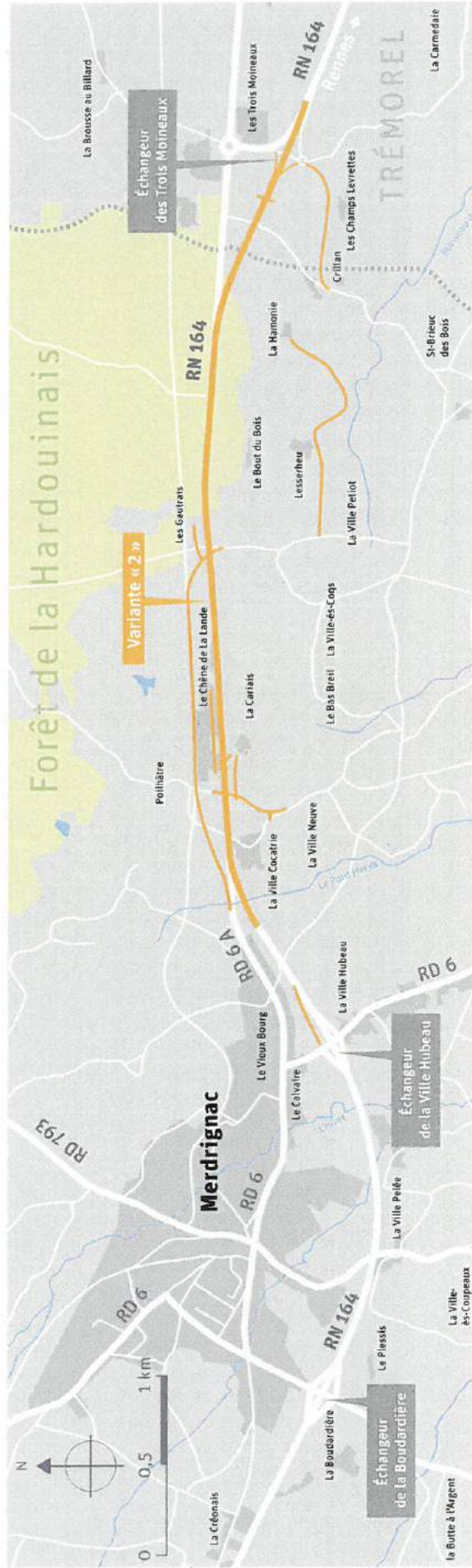
Descriptif du tracé

La variante 2 s'appuie sur la RN164 actuelle qu'elle vient élargir sur place. Dans la mesure où la RN164 actuelle est réutilisée, il est nécessaire de proposer un itinéraire de substitution qui, pour limiter la consommation supplémentaire de terres agricoles, veille à réutiliser le plus possible les routes existantes.

Il est ainsi proposé, depuis l'échangeur des Trois-Moineaux à l'est, de rejoindre le hameau de Saint-Brieuc-des-Bois, en passant par le hameau des Champs Levrettes. Si, pour ce tronçon, un réaménagement de la voie sera nécessaire, l'itinéraire s'appuiera, ensuite, sur la voirie existante : depuis le hameau de Saint-Brieuc-des-Bois, il rejoindra la Ville Petiot pour traverser la RN164 actuelle à l'ouest du hameau des Gautrais. Enfin, au nord, un nouveau tronçon sera créé le long de l'entreprise SERUPA, pour en permettre la desserte, avant un raccordement à la RD6a à l'est de Merdrignac.

Si les incidences de cette variante sur le paysage et les activités agricoles sont faibles, cette variante est en revanche plus pénalisante pour le milieu naturel et surtout le milieu humain.

La variante 2 en chiffres	
Longueur	4,7 km
Surfaces agricoles utiles touchées	11,2 ha
Bois directement impactés	6 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	36
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB	24
Nombre d'habitations à acquérir (à ce stade)	1
Zones humides touchées	900 m ²
Coût	32 M€



Impacts sur l'habitat

La variante 2, qui prévoit l'élargissement de la RN164 actuelle, engendrera des impacts plus importants pour les habitations situées au bord de l'actuelle RN164. Elle nécessitera d'ailleurs l'acquisition d'une habitation en face de l'usine SERUPA.

Impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle.

Les nuisances sonores entraînées par le projet concerneront les habitations situées actuellement le long de la RN164 (Les Gautrais, Le Chiène de la Lande, La Cariais et la Ville Cocatrice notamment).

Impacts sur la desserte locale et les activités économiques

Suite à la suppression des accès directs à la RN164, les riverains devront emprunter l'itinéraire de substitution (cf annexe 7). Pour cette variante en aménagement sur place, les hameaux situés actuellement le long de la RN164 seront pénalisés en termes d'allongement de trajet par rapport aux autres variantes.

Avec cette variante, la visibilité de l'entreprise SERUPA est conservée. L'entreprise devra toutefois composer avec une modification de ses accès : un accès unique se fera au niveau de l'échangeur Est de Merdrignac via la RD6a.

Impacts sur l'environnement

Cette variante en aménagement sur place entraîne une aggravation de la coupure de la forêt de la Hardouinais et un impact important sur les boisements et les circulations d'espèces. L'itinéraire de substitution coupe également la voie verte, isolant un site d'amphibiens des territoires terrestres associés (forêt de la Hardouinais). Si l'impact de cette variante sur les zones humides reste limité, il conviendra cependant de le compenser. Les impacts du projet sur la forêt de la Hardouinais devront également être compensés et la voie verte sera rétablie pour faciliter le déplacement des espèces.

Impacts sur le paysage

S'agissant d'un élargissement de la RN actuelle, cette variante ne présente pas d'impacts importants sur le paysage.

Impacts sur le milieu agricole

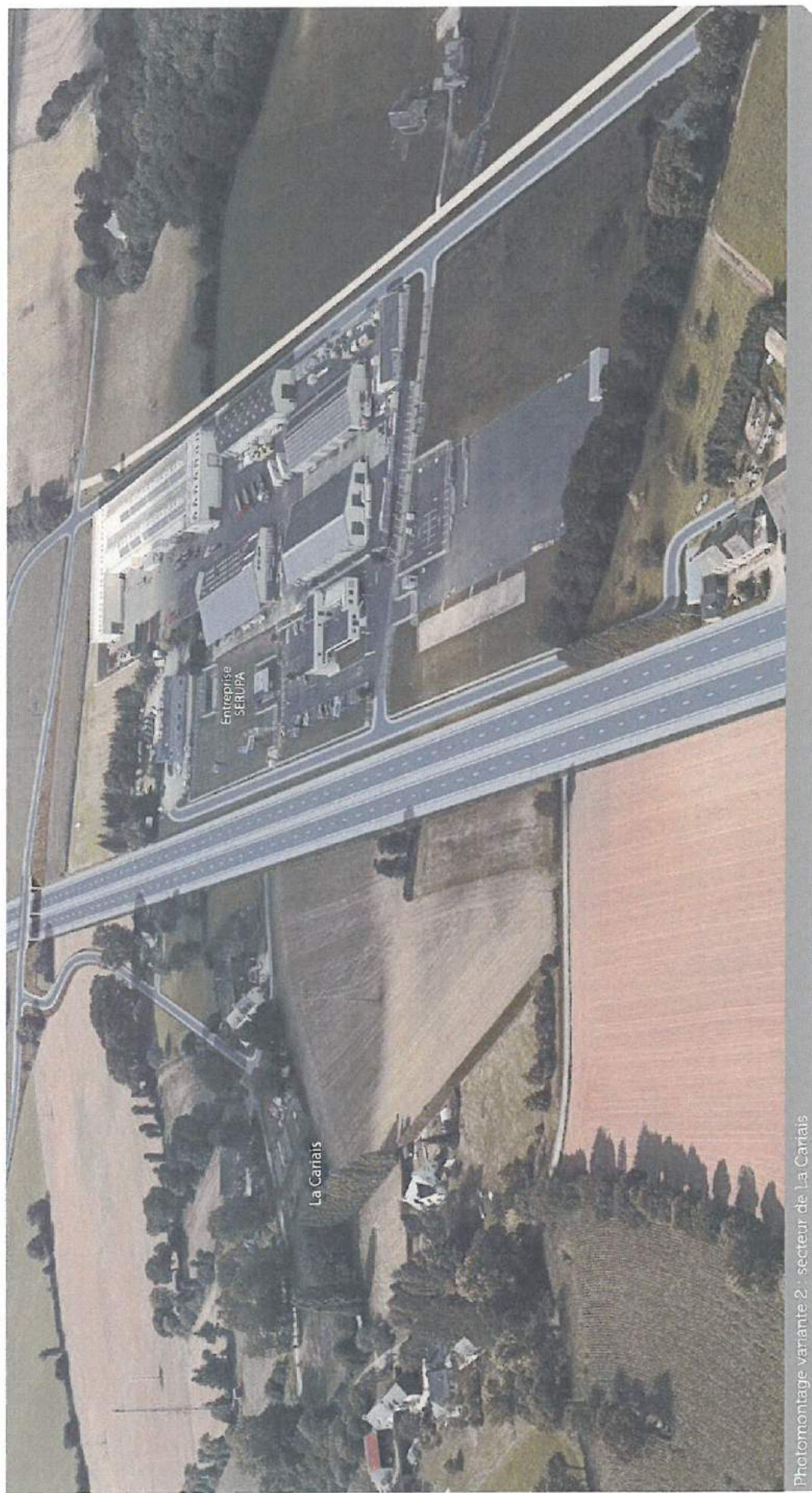
Cette variante est la moins pénalisante en termes d'emprise agricole.

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

Le choix d'un aménagement sur place s'accompagne de contraintes importantes pendant la phase de réalisation du chantier. Toutefois, au vu des caractéristiques du site, les travaux ne devraient pas nécessiter d'interruption de la circulation.

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante 2 : secteur de La Carriais



Photomontage variante 2 : secteur des Gautrais

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

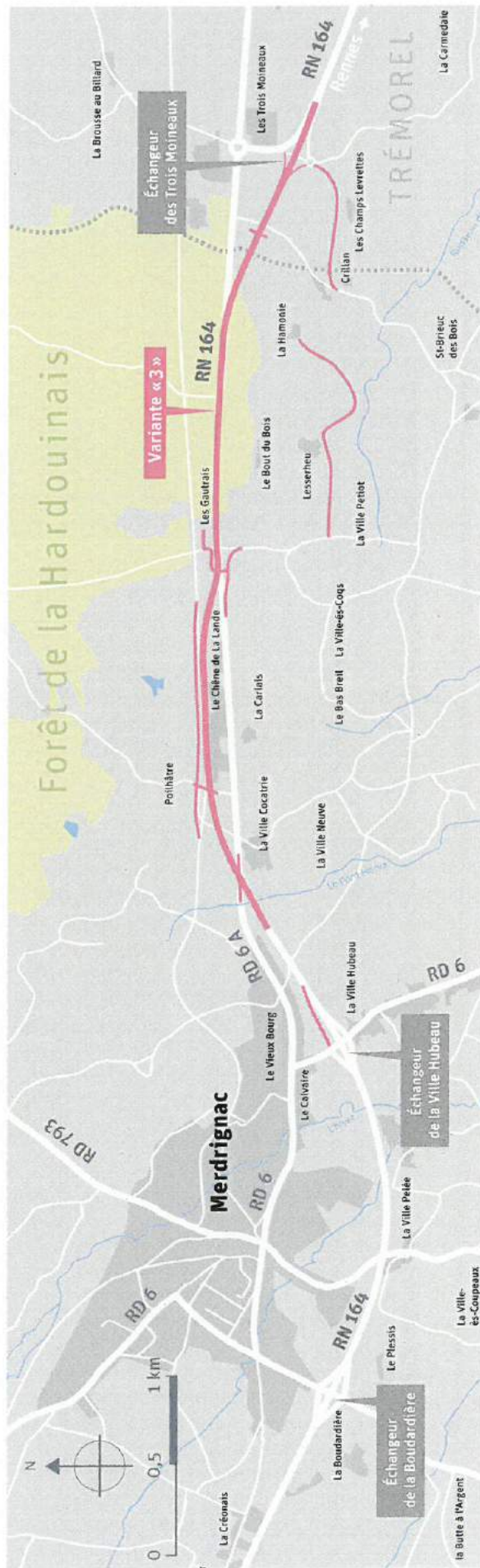
Les caractéristiques de la variante 3, ses impacts et les mesures d'insertion envisagées

Descriptif du tracé

Cette variante s'appuie sur la RN164 actuelle dans la traversée de la forêt de la Hardouinais, depuis l'échangeur des Trois Moineaux jusqu'au hameau des Gautrais. Elle passe, ensuite, au nord de la zone d'activités avant de se raccorder à la RN164 à l'est de Merdrignac.

La variante 3 en chiffres	
Longueur	5 km
Surfaces agricoles utiles touchées	14,1 ha
Bois directement impactés	5,5 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	22
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB	23
Nombre d'habitations à acquérir (à ce stade)	-
Zones humides touchées	1400 m ²
Coût	32 M€

Peu pénalisante pour l'activité agricole, cette variante est également moins pénalisante que la variante 2 pour le milieu humain, mais elle présente le même impact fort sur l'environnement au niveau de la forêt de la Hardouinais.



Impacts sur l'habitat

Cette variante a relativement peu d'impact sur l'habitat, puisqu'elle ne nécessite pas d'acquisition d'habitations, et essaie de s'éloigner au maximum du bâti existant.

Impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement), ainsi que du trafic, induira des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle.

En évitant les hameaux situés à l'ouest de la section, et notamment Le Chiène de la Lande, La Cariais et La Ville Cocatrie, ce tracé permettra une amélioration du cadre de vie de leurs habitants. Le hameau des Gautrais sera par contre affecté : la solution d'un tracé alternatif par le nord ne permettrait pas de diminuer les impacts sur le hameau (les maisons situées au nord seraient à leur tour pénalisées), tout en ayant de forts impacts supplémentaires sur la forêt de la Hardouinais.

Impacts sur la desserte locale et les activités économiques

Suite à la suppression des accès directs à la future 2x2 voies, les riverains devront utiliser l'itinéraire de substitution qui, pour cette variante en tracé neuf à l'ouest des Gautrais, empruntera la RN164 actuelle (cf annexe 7).

Ainsi, pour les hameaux situés actuellement en bordure de la RN164, il y aura peu d'allongement de temps de parcours vers Merdrignac. En revanche, les hameaux situés au sud de la forêt de la Hardouinais utiliseront l'itinéraire de substitution créé, avec un allongement de parcours.

Avec cette variante, la visibilité de l'entreprise SERUPA est conservée. L'entreprise devra toutefois composer avec une modification de ses accès : un accès unique se fera au niveau de l'échangeur est de Merdrignac via la RD66.

Impacts sur l'environnement

Cette variante, en aménagement sur place sur sa partie forestière entraîne une aggravation de la coupure de la forêt de la Hardouinais et un impact important sur les boisements et les circulations d'espèces. Elle coupe également la voie verte, isolant un site d'amphibiens des territoires terrestres associés (forêt de la Hardouinais). Si l'impact de cette variante sur les zones humides reste limité, il conviendra cependant de le compenser. Les impacts du projet sur la forêt de la Hardouinais devront également être compensés et la voie verte sera rétablie pour faciliter le déplacement des espèces.

Impacts sur le paysage

En restant proche du terrain naturel, cette variante ne conduira pas à la réalisation d'importants talus, facilitant ainsi l'intégration paysagère du projet, à l'exception du franchissement de la vallée du Pont Herva.

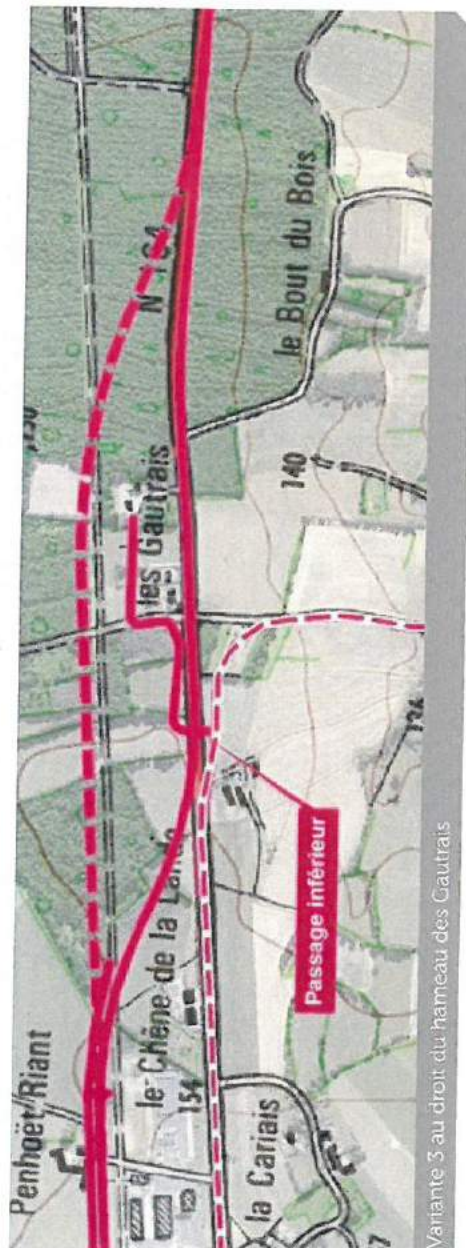
Impacts sur le milieu agricole

Cette variante consomme seulement 2,9 ha de plus de terres agricoles que la variante 2 avec des impacts similaires sur les déplacements.

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

Sur la partie ouest, s'agissant d'un tracé neuf, la circulation sur la RN164 sera maintenue pendant la durée du chantier, si bien que les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains. Certains accès aux hameaux pourront toutefois être provisoirement déviés.

Sur la partie est, le choix d'un aménagement sur place s'accompagne de contraintes importantes pendant la phase de réalisation du chantier. Toutefois, au vu des caractéristiques du site, les travaux pourraient avoir lieu sans que la circulation ne soit interrompue, avec quelques perturbations ponctuelles au droit du hameau des Gautrais.



Variante 3 au droit du hameau des Gautrais

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante 3 - passage au nord de la zone d'activités



En l'absence de talus routier ou de haie, la RN164 donne à voir le paysage alentour



3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

Les caractéristiques de la variante 4 et de sa sous-variante 4bis, leurs impacts et les mesures d'insertion envisagées

Descriptif du tracé

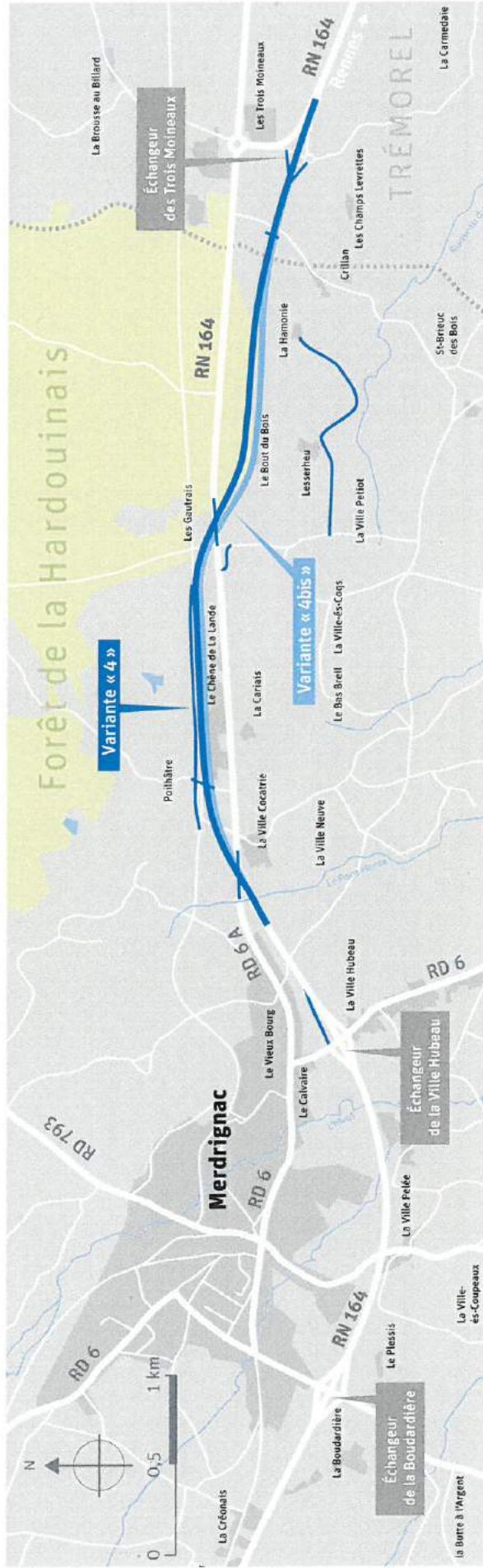
Depuis l'échangeur des Trois Moineaux, la variante 4 traverse la forêt de la Hardouinais au nord du hameau du Bout du Bois, avant de traverser la RN164 à l'ouest du hameau des Gautrais et de passer au nord de la zone d'activités comme dans la variante 3.

Pour éviter de créer une nouvelle coupure dans la forêt de la Hardouinais, en limitant la consommation de terres agricoles supplémentaires, la sous-variante 4bis propose de passer en lisière sud de la forêt.

Cette sous-variante passe dans le hameau du Bout du Bois et conduit ainsi à la destruction de deux habitations.

La variante 4 et sa sous-variante 4bis en chiffres			
	4	4bis	
Longueur	5 km	5 km	
Surfaces agricoles utiles touchées	14,9 ha	16,5 ha	
Bois directement impactés	7,4 ha	4,1 ha	
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	23	21	
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB	19	17	
Nombre d'habitations à acquérir (à ce stade)	-	2	
Zones humidités touchées	1400 m ²	1400 m ²	
Coût	31 M€	31 M€	

Cette variante a des incidences fortes sur les milieux naturels, la circulation des espèces et le paysage, en créant notamment une nouvelle coupure dans la forêt de la Hardouinais. Si la sous variante 4bis permet d'atténuer l'impact sur l'environnement, elle suppose la démolition de deux habitations et a un impact plus fort sur l'activité agricole.



Impacts sur l'habitat

La variante 4 a relativement peu d'impact sur l'habitat puisqu'elle ne nécessite pas d'acquisition d'habitats, contrairement à sa sous-variante 4bis qui nécessite d'acquies 2 habitations dans le hameau du Bout-du-Bois.

Impacts liés au bruit

L'augmentation de la vitesse autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement), ainsi que du trafic, induira des nuisances sonores supérieures à celles générées par la route actuelle.

En évitant les hameaux situés à l'ouest de la section, et notamment Le Chêne de la Lande, La Cariais et La Ville Cocatrie, ce tracé permettra une amélioration du cadre de vie de leurs habitants. Comme dans la variante 3, le hameau des Gautrais sera, quant à lui, affecté.

Impacts sur la desserte locale et les activités économiques

Suite à la suppression des accès directs à la future 2x2 voies, les riverains devront utiliser l'itinéraire de substitution qui, pour cette variante en tracé neuf, empruntera la RN164 actuelle (cf annexe 7). Ainsi, pour les hameaux situés actuellement en bordure de la RN164, il y aura peu d'allongement de temps de parcours.

Avec cette variante, la visibilité de l'entreprise SERUPA est conservée. L'entreprise devra toutefois composer avec une modification de ses accès : un accès unique se fera au niveau de l'échangeur est de Merdrignac via la RD6a.

Impacts sur l'environnement

Cette variante crée un impact fort sur les boisements et les circulations d'espèces, notamment à cause de la création d'une coupure supplémentaire au sud de la forêt de la Hardouinais. Elle coupe également la voie verte, isolant un site d'amphibiens des territoires terrestres associés.

Sa sous-variante 4bis a, de la même manière, un impact fort sur la circulation d'espèces mais présente un impact nettement plus faible sur les boisements. Elle entraîne en outre la destruction d'un site d'hivernage de chauves-souris (présent dans les combles d'une habitation).

Si l'impact de cette variante sur les zones humides reste limité, il conviendra cependant de le compenser. Les impacts du projet sur la forêt de la Hardouinais devront également être compensés et la voie verte sera rétablie pour faciliter le déplacement des espèces.

Impacts sur le paysage

En restant proche du terrain naturel, cette variante ne conduira pas à la réalisation d'importants talus facilitant ainsi l'intégration paysagère du projet, à l'exception du franchissement de la vallée du Pont Herva.

Impacts sur le milieu agricole

La variante 4 génère une consommation agricole équivalente à la variante 3 et présente des impacts similaires en termes de déplacement. La sous-variante 4bis consomme, quant à elle, 1,5 ha de plus de terres agricoles.

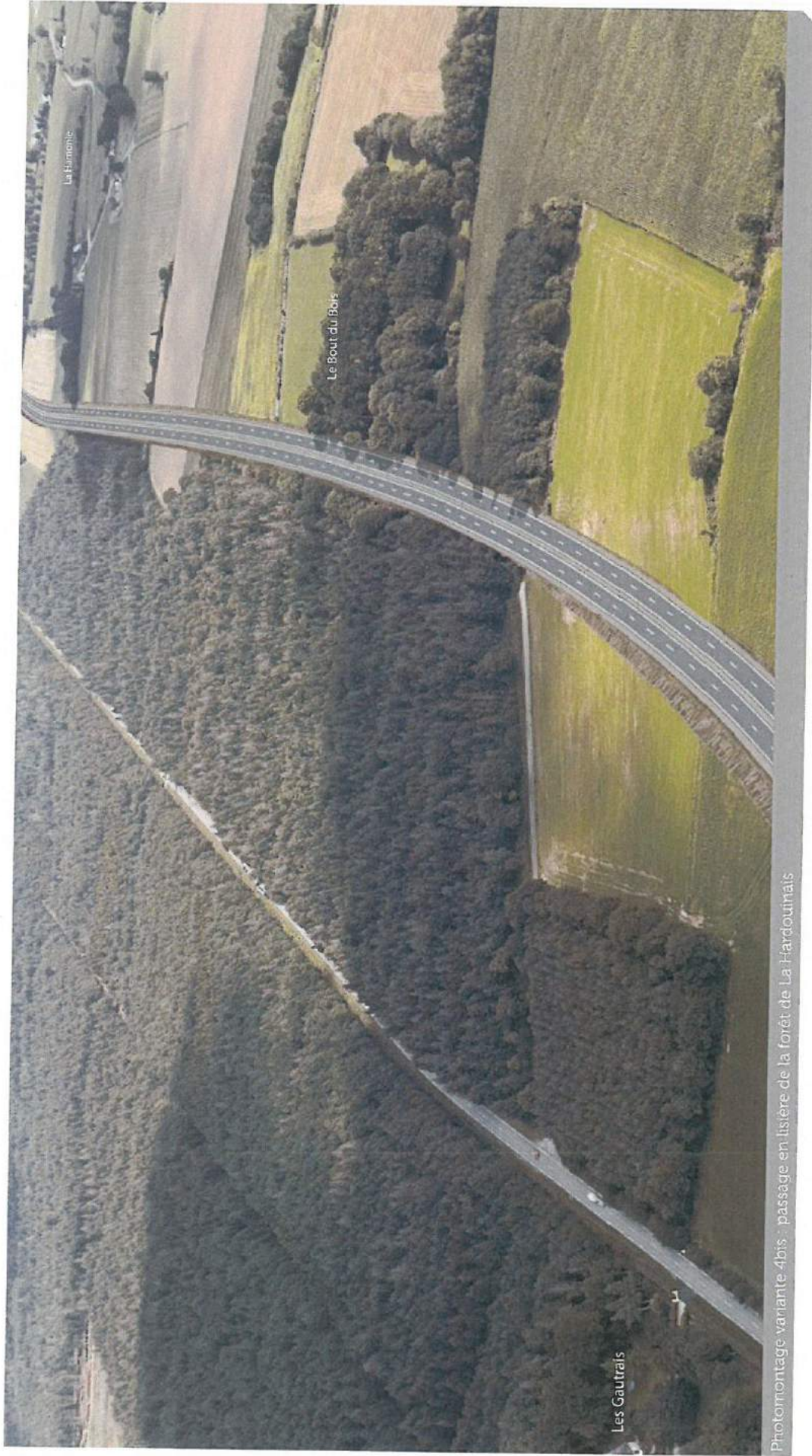
Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

S'agissant d'un tracé neuf, la circulation sur la RN164 sera maintenue pendant la durée du chantier, si bien que les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains. Certains accès aux hameaux pourront toutefois être provisoirement déviés.

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation





Photomontage variante 4bis : passage en lisière de la forêt de La Hardouinais

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

Synthèse de l'analyse comparative des quatre variantes

Les impacts, présentés ci-avant, pour chacune des variantes d'aménagement de la section est, 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 les contraintes techniques.

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 1	Sous-variante 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Sous-variante 4bis
Milieu physique						
Milieu naturel						
Paysage						
Milieu agricole						
Milieu humain						
Développement économique et aménagement du territoire						
Contraintes techniques						
Coût	30 M€	30 M€	32 M€	32 M€	31 M€	31 M€



Forces et faiblesses de la variante 1
La variante 1 et sa sous-variante 1bis, dont les tracés évitent la forêt de la Hardouinais, sont celles qui limitent le plus les impacts sur le milieu naturel, et notamment sur les déplacements d'espèces. Ce sont, toutefois, les options les plus pénalisantes pour l'activité agricole, tout particulièrement la sous-variante 1bis qui coupe une exploitation en deux. Cette dernière solution, en passant sous le hameau de la Ville Cocatrie, est en revanche susceptible d'améliorer le cadre de vie des habitants de ce hameau.

Forces et faiblesses de la variante 2

La variante 2, qui présente les plus fortes contraintes techniques pour mener à bien la solution d'un élargissement de la RN164 actuelle, est aussi celle qui génère les nuisances les plus importantes pour les habitations situées en bordure de la RN164. En accentuant la coupure au sein de la forêt de la Hardouinais, elle apparaît enfin pénalisante pour le milieu naturel. C'est toutefois la variante qui a le moins d'impact sur le parcellaire agricole.

Forces et faiblesses de la variante 3

La variante 3, qui reprend le tracé de la variante 2 pour la traversée de la forêt de Hardouinais, présente donc les mêmes inconvénients pour le milieu naturel. Toutefois, après le passage de la forêt, en passant au-dessus de la zone d'activités, elle limite les impacts sur les hameaux Le Chêne de la Lande, la Cariais et la Ville Cocatrie. Comme la variante 2, elle a un impact modéré sur le parcellaire agricole.

Forces et faiblesses de la variante 4 et sa sous-variante 4bis

La variante 4 apparaît comme celle qui présente peut-être le bilan avantages/inconvénients le plus pénalisant, notamment pour son impact sur les milieux naturels et le paysage. En créant une coupure supplémentaire dans la forêt de la Hardouinais, elle pénalisera les circulations d'espèces. Si la sous-variante 4bis, en passant en lisière de forêt, atténue les impacts négatifs de la variante 4 sur les milieux naturels, elle conduit, en revanche, à la destruction de deux habitations dans le hameau du Bout-du-Bois. Cette sous-variante a également un impact plus fort sur les milieux agricoles que les variantes 3 et 4.



En l'absence de talus routier ou de rate, la RN164 donne à voir le paysage alentour

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Objectifs et modalités de la concertation

Informez largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écoutez les avis de chacun, dialoguez pour enrichir le projet d'aménagement, tels sont les objectifs de la concertation publique.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac n'étant pas arrêté, toute contribution aidera au choix de la variante et à la conception définitive de l'aménagement routier : les questions posées et les avis émis lors de cette concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et faciliteront les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tirera ainsi partie des enseignements de la concertation préalable.

Les dates de la concertation

La concertation préalable se déroule du lundi 26 janvier 2015 au vendredi 20 février 2015.

Comment s'informer ?

Le dossier de concertation, que vous avez entre les mains, présente de manière synthétique les motivations et les enjeux du projet de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac. Il décrit également l'environnement humain, naturel et paysager du projet et présente les différentes variantes envisagées.

Ce dossier est consultable, pendant toute la durée de la concertation :

- dans les mairies des 4 communes directement concernées par le projet : Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémoré ;

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

La plaquette d'information : distribuée lors de la réunion publique, elle sera également disponible dans les mairies et sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

Comment participer ?

- Une réunion publique se tiendra dans la salle des fêtes de Merdrignac, le mardi 3 février 2015 à 18h30.

Le projet y sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

- Un registre de la concertation est mis à la disposition du public dans les mairies, pendant la période de concertation. Vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

- Le recueil des avis se fait aussi par courriel à l'adresse :

rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

- Une permanence des services de l'État se tiendra le vendredi 6 février 2015 de 10h à 17h à la Mairie de Merdrignac.



Hémeau de la Croix-du-Taioir, mêlant des habitations et des bâtiments d'activités au bord de la RN164

Une procédure encadrée du Code de l'urbanisme.

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

Celui-ci prévoit l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 millions d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifie l'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici.

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

Les suites à donner à la concertation

Le chantier lié à l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.

Premier temps d'échange :

La concertation publique, du 26 janvier 2015 au 20 février 2015.

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

Bilan et études

À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée par l'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage.

Ce bilan sera soumis à l'avis des communes concernées, avant d'être rendu public.

La solution retenue à l'issue de la concertation sera ensuite étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, génie civil, mesures pour le traitement des impacts, etc.

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours - compenser les impacts de l'aménagement, sur l'environnement, le paysage ou le milieu humain. Cette étude 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, avant d'être présenté au public.

Deuxième temps d'échange : 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.

Déclaration d'utilité publique (DUP)

À l'issue du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le Préfet, représentant l'État, déclare alors 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.



Hameau de Beausoleil en bordure de la RN164

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Les démarches ultérieures

Les acquisitions foncières : procédures à l'amiable et expropriations

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

Pour un agencement optimal du foncier agricole et forestier

Le projet d'aménagement entraînera inévitablement des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles : prélèvement de surfaces, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, réduction des surfaces d'épandage, etc.

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

La démarche « espèces protégées »

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

Le dossier loi sur l'eau

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

Un délai de 6 à 8 ans

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

2 ans

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

* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

2,5 à 3 ans

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

2 à 3 ans

Travaux



Plan d'eau de la Harbounais, à sec à l'automne 2013

Biodiversité

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

Bocage

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

Études préalables

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

Impacts

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

Itinéraire de substitution

Il caractérise un réseau associé à un réseau principal (autoroute ou voie express) pour rétablir la circulation des catégories d'usagers interdites et des riverains.

Maître d'ouvrage

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

Mesures d'insertion

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

Modélisation du trafic

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

Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

Trafic d'échange

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

Trafic local

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

Variante

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

Voies ou routes express

« Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, des départements ou des communes, accessibles uniquement en des points aménagés à cet effet et, qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules », Code de la voirie routière annexé à la loi n°80- 413 du 22 juin 1989, Article L.151-1.

Zones humides

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



Forêt de la Hardounnats

Dossier de concertation - Aménagement du secteur de Merdrignac