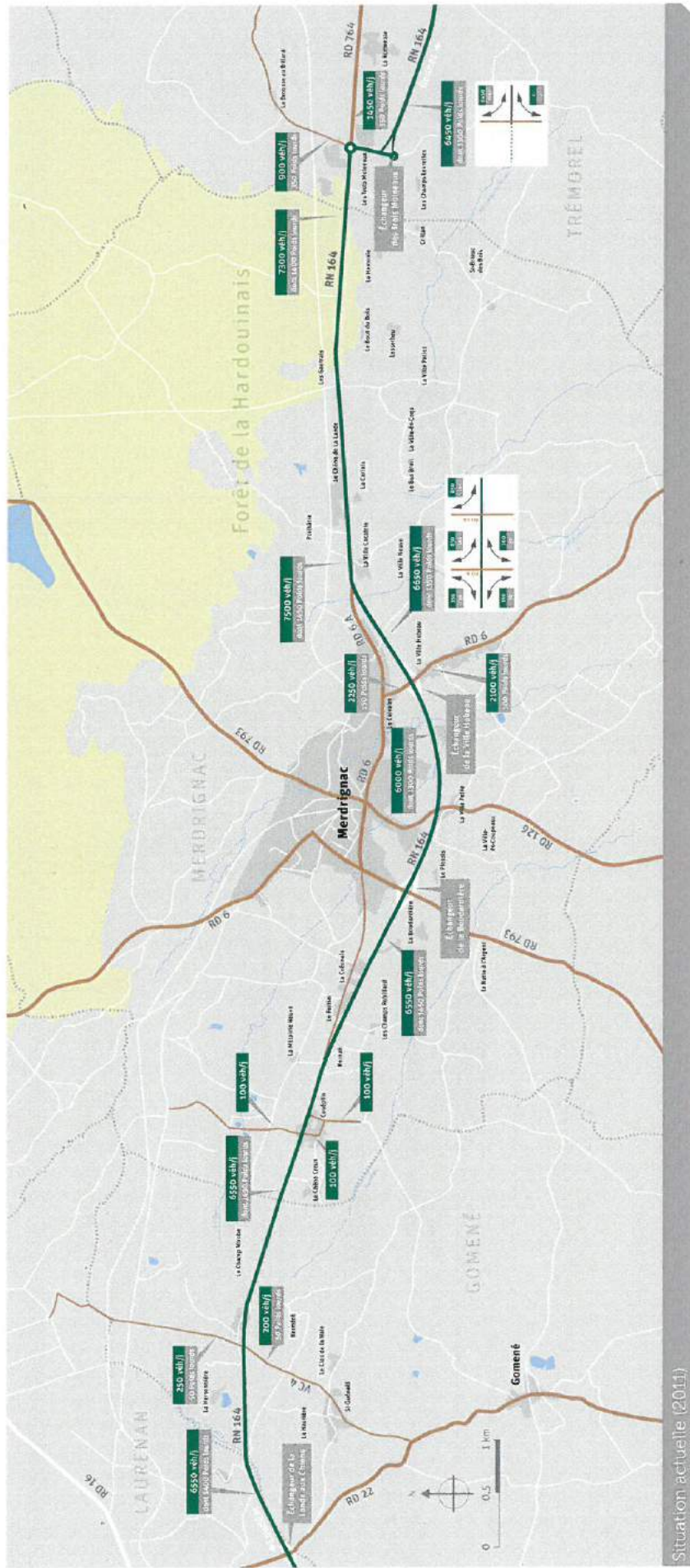


[6] Les annexes

Annexe 1 : Carte d'accidentologie.....	p.57
Annexe 2 : Cartes de trafic.....	p.58
Annexe 3 : Cartes de synthèse des enjeux du territoire.....	p.62
Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation.....	p.64
Annexe 5 : Tracés et synthèse de l'analyse comparative des variantes étudiées initialement.....	p.92
Annexe 6 : Aires de repos.....	p.96
Annexe 7 : Voies de substitution.....	p.98

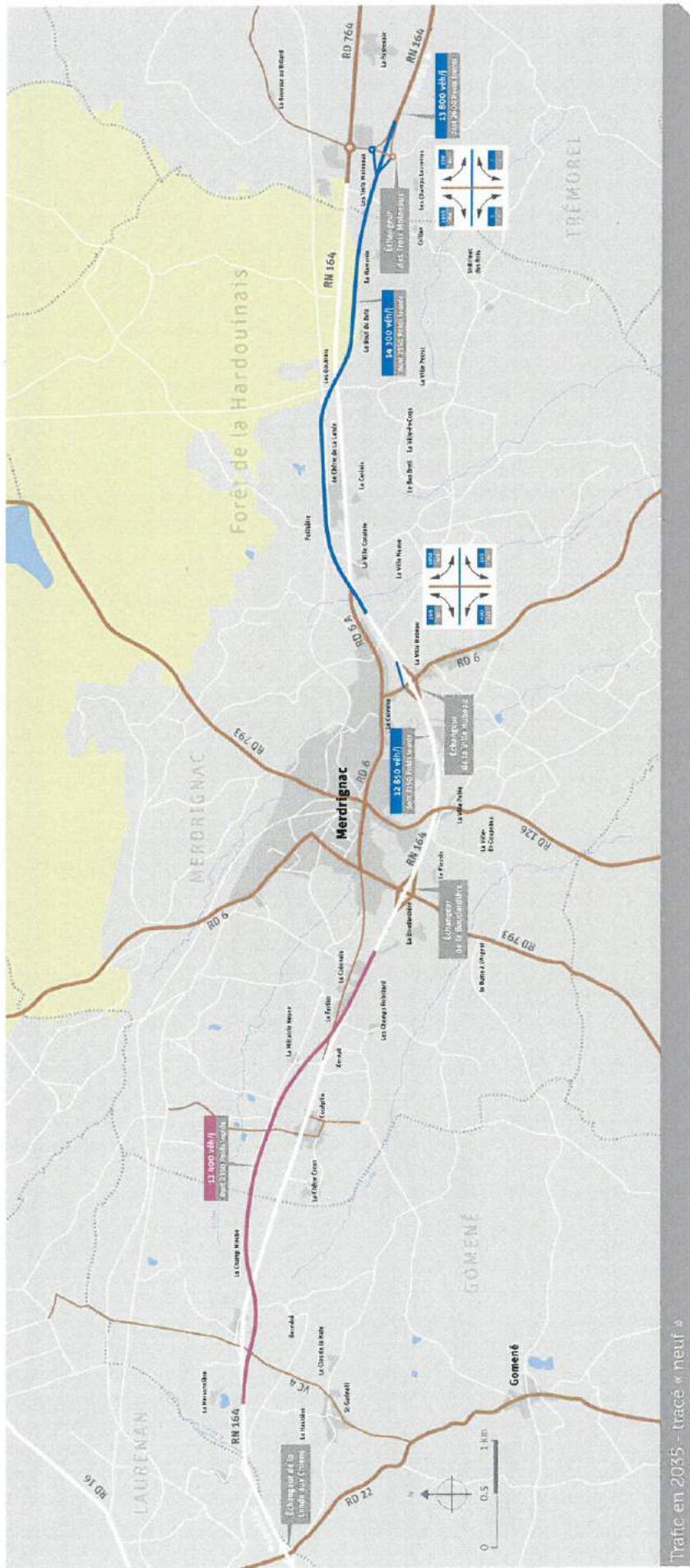
6 Les annexes

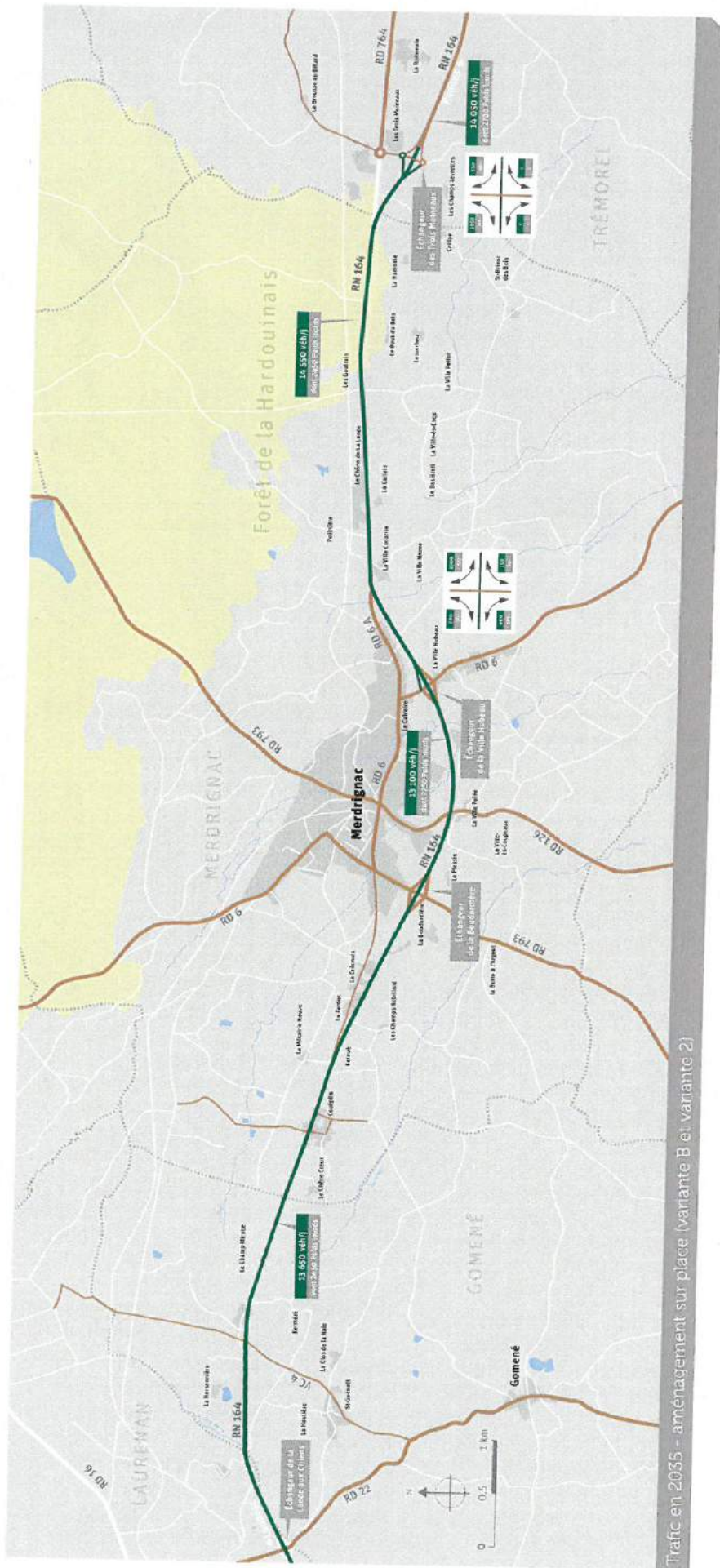
Annexe 2 : Cartes de trafic



6 Les annexes

Annexe 2 : Cartes de trafic



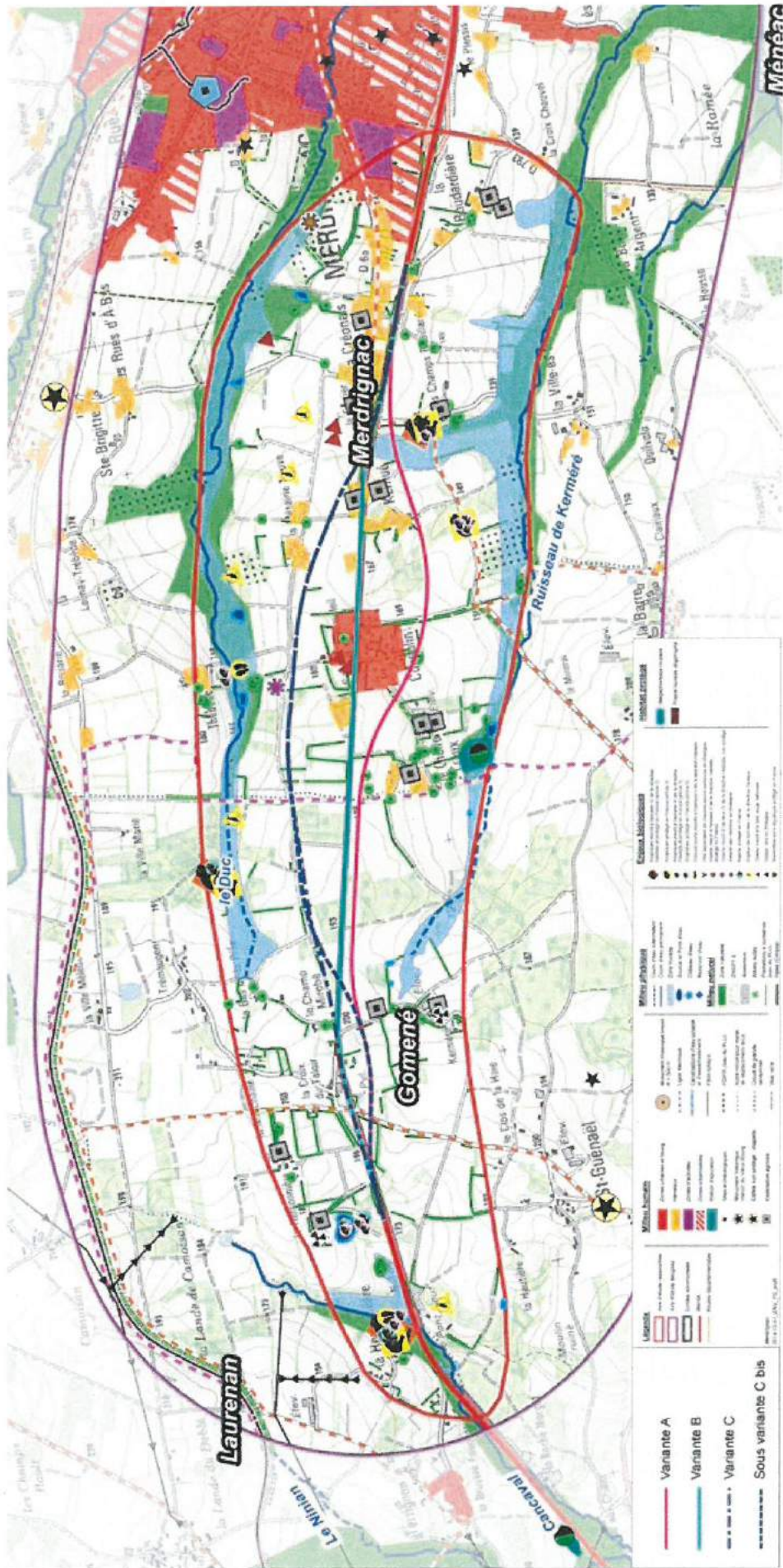


Trafic en 2035 - aménagement sur place (variante B et variante 2)

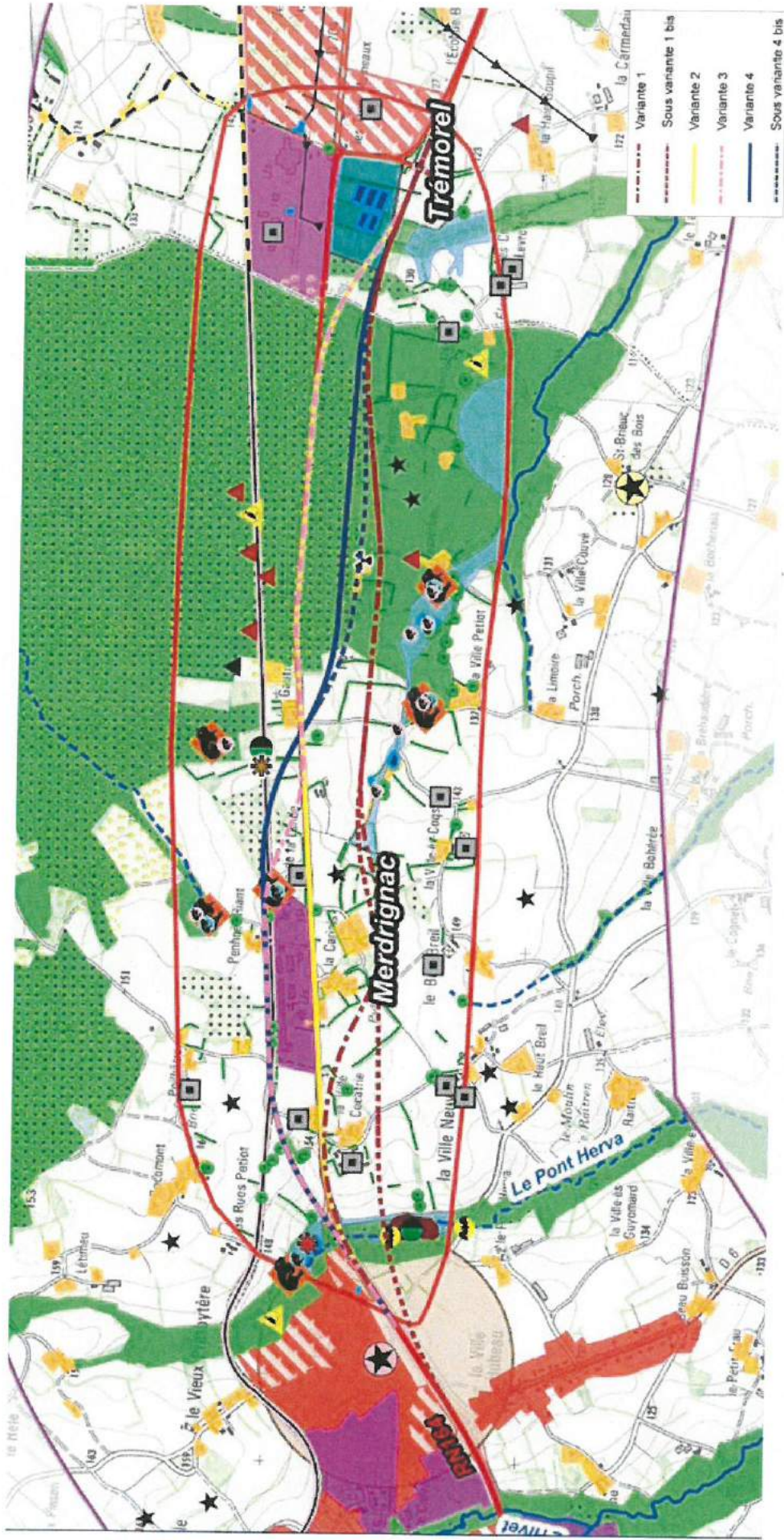
6 Les annexes

Annexe 3 : Cartes de synthèse des enjeux du territoire

Section Ouest



Section Est



Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

L'analyse comparative porte non seulement sur les variantes retenues mais aussi sur l'éventualité de maintenir la RN164 à 2 voies (variante O)

L'impact des variantes sur le milieu physique

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
Impacts sur les sols et sous-sols	Cette variante ne nécessite pas de mouvements de terres.	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 195 000m ³ Remblais : 186 000 m ³	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 12 000m ³ Remblais : 36 000 m ³	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 64 000m ³ Remblais : 116 000 m ³ Sous variante Cbis Les mouvements de terres induits par cette sous-variante : Déblais : 153 000m ³ Remblais : 195 000 m ³
Impacts sur l'hydrographie	Pas de franchissement de cours d'eau.	Augmentation des surfaces imperméabilisées.		
Assainissement	Absence de traitement des eaux de la chaussée.	Recueil et traitement des eaux pluviales issues de la chaussée par la réalisation de bassins de rétention.		
Impact sur les captages en eau potable	La RN164 actuelle ne traverse pas les zones de captage comprises dans la zone d'étude.	N'interceptent pas de zones de captage.		
SYNTHÈSE				

Favorable
Peu défavorable
Défavorable
Très défavorable

Les impacts des différentes variantes sur les sols et les sous-sols sont en grande partie liés à leur profil en long. Sur ce critère, la variante B qui suit le terrain naturel est la moins impactante.

L'impact des variantes sur le milieu naturel

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
Emprises sur les espaces remarquables				
Impact sur les habitats et espèces remarquables	Aucune des variantes n'intersecte de périmètre remarquable du point de vue de la biodiversité (ZNIEFF, site Natura 2000, etc.)			
Impacts sur les corridors et déplacement d'espèces		Impact potentiel ou avéré sur l'habitat d'amphibiens dont le triton marbré à Kernué.	Impact avéré sur l'habitat d'amphibiens communs et de passereaux en déclin.	Impact avéré sur l'habitat d'amphibiens communs
Impact sur les haies		Création d'une nouvelle coupure au sein de plusieurs axes boisés ou bocagés.	Aggravation de la coupure existante.	Création d'une nouvelle coupure au sein d'un axe boisé et bocagé à l'Ouest du hameau de Beausoleil.
Impact sur les boisements		1300 ml arasés	3200 ml arasés	2 800 ml arasés
Impacts sur les cours d'eau		2.4 ha impactés	1.7 ha impactés	Sous variante Cbis : 2 000 ml arasés 2.1 ha impactés Sous variante Cbis : 2 ha impactés
Impacts sur les zones humides et leurs fonctionnalités		Aucune des variantes n'a d'effet sur les cours d'eau proches.		
		6 000 m ² impactés	900 m ² impactés	150 m ² impactés
		Impact sur deux ensembles humides situés aux alentours de Kernué.	Impact limité sur une zone humide aux alentours de Kernué.	Impact très limité sur une zone humide aux alentours de Kernué.
SYNTHÈSE		Cette variante est la plus impactante de toutes, que ce soit en termes d'habitats d'espèces et de circulation d'espèces (triton marbré) d'arasement de boisements ou de destruction de zones humide et crée une nouvelle coupure au sein de plusieurs axes boisés.	La variante en aménagement sur place ne crée pas de nouvelle coupure, entraîne des déboisements limités et a un impact modéré sur une seule zone humide d'ores et déjà en contact.	Cette variante crée une nouvelle coupure au sein d'un axe boisé mais a un impact limité en arasement de haies et très limité en destruction de zones humides. La sous-variante Cbis se distingue uniquement par le linéaire de haies impacté légèrement plus faible.

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

L'impact des variantes sur le paysage

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C
Impacts sur le relief	<p>La route actuelle suit globalement le terrain naturel. Seuls quelques talus inférieurs à 2m (déblais et remblais) s'observent.</p>	<p>La variante A suit, sur la moitié de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur une petite moitié de l'itinéraire, et en particulier au nord du hameau du Chêne Creux ainsi qu'au sud de la Croix du Taloir, des sections en déblais/remblais supérieures à 2m apparaissent. Les talus pourront alors, ponctuellement, atteindre 6m de hauteur environ, que ce soit en déblais ou en remblais.</p>	<p>La variante B suit de très près le terrain naturel, avec des talus qui ne dépasseront pas la hauteur d'1,2m. Les passages supérieurs de la Croix du Taloir, de Beausoleil auront toutefois un impact.</p>	<p>La variante C suit, sur les trois quarts de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur le quart restant de l'itinéraire, il s'agit de tronçons en remblais ou déblais moyens (au maximum : talus de déblais hauts de 3,2m et talus de remblais hauts de 4,4m).</p>
	<p>Impact sur les unités paysagères : les coupures dans le paysage</p>	<p>La route actuelle traverse uniquement l'unité paysagère des « contreforts du Mené », dont la caractéristique principale est la juxtaposition de lignes de crête parallèles. La route prend place sur l'une de ces lignes de crête, ce qui permet d'observer les différents éléments constitutifs du paysage sans le perturber, du fait de l'absence de talus et d'une localisation sur un replat.</p>	<p>La variante A traverse toujours la même unité paysagère. Elle crée un axe parallèle au sud de l'actuelle route tout en déviant des hameaux à deux reprises. Sur les tronçons où les axes seront parallèles, cela va engendrer une rupture assez conséquente dans un paysage constitué de petits éléments épars (bosquets, arbres isolés...) Au niveau des déviations, l'axe va quitter la ligne de crête et ainsi être plus facilement perceptible depuis certains vallons ou versants opposés. L'éloignement des habitations permettra, par contre, d'observer plus facilement le paysage traversé.</p>	<p>La variante B traverse toujours la même unité paysagère. Elle reprend le tracé actuel de la route et l'élargit. L'axe routier traversera le paysage au niveau de la ligne de crête. Les effets sur cette unité paysagère seront, de ce fait, limités à l'exception du passage supérieur de la Croix du Taloir et de Beausoleil. Le paysage restera masqué sur la moitié est de cette section ouest, en raison de la proximité de nombreuses habitations.</p>
				<p>Sous-variante Cbis</p> <p>La variante Cbis suit, sur 2 tiers de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur un tiers de l'itinéraire, la route sera encadrée de talus moyennement hauts (entre 2 et 6m). Sur quelques courts tronçons, des talus plus élevés s'observeront (jusqu'à 6m en déblais et 6,9m en remblais) en particulier au sud des lieux-dits la Croix du Taloir et le Champ Mirobé.</p>
				<p>Sous-variante Cbis</p> <p>Au niveau de la Croix du Taloir, les talus de déblais et la déviation vers le sud ne permettront plus de bénéficier de la vue.</p>

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
Impact sur le fonctionnement visuel / les perceptions du territoire traversé	Des perceptions éloignées sont possibles ponctuellement, en particulier en direction du sud ou dans l'axe de la route. Toutefois, les nombreux hameaux et bosquets limitent souvent la profondeur du champ de vision.	La déviation des hameaux Kernué et Couéplin devrait permettre d'ouvrir de nouvelles vues éloignées en direction du sud. Ces nouvelles perceptions valoriseront le paysage des « contreforts du Mené ».	La variante B reprenant l'itinéraire actuel de la route, aucune nouvelle vue ne sera possible.	La déviation sur la séquence paysagère des « hameaux étendus » devrait permettre d'ouvrir des vues en direction du nord, d'autant que l'itinéraire est principalement construit en léger remblai (sauf au niveau du hameau la Métairie Neuve). Ces nouvelles perceptions valoriseront le paysage des « contreforts du Mené ».
				Sous-variante Cbis À la différence de la variante C, la déviation du hameau de la Croix du Taloir ne permettra plus de bénéficier du cône de vue éloignée à l'extrémité ouest de la section.
	La route traverse actuellement 2 hameaux (Kernué et Beausoleil) et en longe 2 autres (le Champ Mirobé et la Croix du Taloir).	La variante A dévie les 4 hameaux traversés ou longés. Elle restera toutefois assez proche de certaines habitations qui sont actuellement plutôt épargnées (à Kernué notamment). En matière de bosquet, la variante A va élargir certaines traversées de petits boisements ou en créer de nouvelles. Ces points sensibles devront être étudiés attentivement mais des mesures d'accompagnement sont facilement envisageables.	La variante B élargissant la route actuelle, les hameaux traversés seront les mêmes qu'aujourd'hui.	La variante C dévie le principal hameau traversé (Beausoleil) et s'éloigne de 2 gros hameaux proches de l'actuelle route (Couéplin et le Chêne Creux). Toutefois, la variante C passe à proximité de Kernué, le Champ Mirobé et la Croix du Taloir et se rapproche de la Métairie Neuve (qui sera longée par une section en déblais). En matière de formes arborées, elle traversera de nouveaux bosquets ainsi que plusieurs haies qui pourraient ainsi disparaître.
Impacts sur le paysage de l'aire d'étude rapprochée - la visibilité du projet				Sous-variante Cbis À la différence de la variante C, les hameaux de la Croix du Taloir et du Champ Mirobé seront épargnés en raison de leur déviation.
SYNTHÈSE				

Les 4 variantes proposées ne présentent pas d'impacts très marqués sur le paysage. En restant proches du terrain naturel, elles ne conduiront pas à la réalisation d'importants talus facilitant ainsi l'intégration paysagère de la future voie.

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

L'impact des variantes sur le milieu agricole

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante Cbis	
Emprise foncière	La variante 0 représente la situation actuelle, il n'y a donc aucun impact sur les emprises foncières.	Cette variante est la plus consommatrice de surface agricole (15,4 hectares), ceci s'explique aisément par son tracé. Elle consomme 10,5 hectares de plus que la variante B. 4 exploitations sont les plus concernées. De plus dans son secteur Ouest, elle génère des délaisés peu exploitables entre son tracé et la RM164 existante chez différents exploitants (8,2 ha).	Cette variante est la moins défavorable, sa réalisation ne nécessitera que 4,9 hectares, essentiellement en bordure de parcelles. 2 exploitations sont les plus impactées. Elle génère peu de délaisés (4,5 ha).	La réalisation de cette variante nécessitera 13,1 hectares de terres agricoles, soit 8,2 hectares de plus que la variante B. 3 exploitations sont les plus concernées. Elle génère autant de délaisés que la variante C. Cette variante C bis est donc un peu plus pénalisante que la variante C.		
Impact sur les sites d'exploitation et les bâtiments	Aucun bâtiment dans une bande de 100 mètres.	Dans la bande des 100 mètres, on note à Kerméré à Gomené, un bâtiment bovin et un hangar, avec des panneaux photovoltaïques. Dans cette bande des 100 mètres, il existe également un bâtiment de volailles au Chêne Creux à Merdrignac. Ces éléments conduisent à considérer que l'impact est défavorable.	4 hangars se situent à moins de 100 mètres de l'emprise de cette variante, tous se situent sur Merdrignac : 2 à Kernué, un à Beau soleil, un au Chêne Creux. L'impact de cette variante est peu défavorable.	4 hangars se situent à moins de 100 mètres de l'emprise de cette variante, tous se situent sur Merdrignac : 2 à Kernué, un à Beau soleil, un au Chêne Creux. L'impact de cette variante est peu défavorable.	Dans la bande des 100 mètres, on note à Kerméré à Gomené, un bâtiment bovin et un hangar, avec des panneaux photovoltaïques. Il existe également 4 autres hangars à moins de 100 mètres, ils se situent sur Merdrignac ; 2 à Kernué, un à Beau soleil, un au Fertier. Ces éléments conduisent à considérer que l'impact est défavorable.	
Impact sur les déplacements, coupures d'exploitations		Coupe deux sites d'exploitations : Kerméré et le Chêne Creux.	Les impacts sont liés au franchissement de la voie par tous les exploitants ayant des sites d'exploitation au Sud et des terres au Nord.	Le tracé s'appuie en partie sur des réseaux vaires existants. Des impacts devraient cependant être sensibles pour les terres situées autour de La Métairie Neuve.	Coupe le site d'exploitation de Kerméré.	
SYNTHESE						

En termes d'emprise, la variante B est la moins pénalisante pour le milieu agricole. Quelle que soit la variante retenue des impacts sur les déplacements sont à prévoir (coupures d'exploitation).



Alternance de cultures et de bosquets aux abords du lieu-dit le Chêne Creux

L'impact des variantes sur le milieu humain

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C
Les documents d'urbanisme				
Merdignac	Pas de modification de l'existant	Passage à proximité d'une zone d'urbanisation future (ouest RD793). Coupe majoritairement des espaces agricoles.		
Gomené		Coupe un secteur de plantations à conserver au droit du Chêne Creux. Une mise en compatibilité sera nécessaire.		
Le patrimoine		La commune de Gomené est couverte par un RNU (pas de zonages sur cette commune).		
Les réseaux	Pas d'impact			
Acquisitions foncières	Pas d'impact	À ce stade d'avancée des études, n'intercepte pas de réseaux majeurs. Des dévoiements seront toutefois nécessaires quelles que soient les variantes envisagées.		
		À ce stade d'avancée des études, il n'est pas prévu d'acquisitions de maisons. Les maisons les plus proches sont à Kernué, Couéplin, Le Chêne Creux et La Croix du Taloir.	Kernué : une maison sur le tracé Beausoleil : une maison sur le tracé Rapprochement de certaines autres maisons de Kernué, Beausoleil et La Croix du Taloir, déjà situées en bordure de route.	À ce stade d'avancée des études, il n'est pas prévu d'acquisitions de maisons. (C et Cbis) Les maisons les plus proches sont à Kernué, La Métairie Neuve et La Croix du Taloir.

Section Ouest

	Variante A	Variante B	Variante C
	Pas d'impact : les riverains conservent leurs accès directs sur la RN164.	Suppression des accès à la RN164 sans création de nouveaux points d'échange : nécessité d'utiliser l'itinéraire de substitution pouvant entraîner des allongements de temps de parcours pour certains hameaux.	
Desserte locale	<p>Vers Merdrignac : peu de modification dans la mesure où la RN164 actuelle deviendra l'itinéraire de substitution.</p> <p>Vers l'Ouest : Allongement pour certains hameaux dans la mesure où l'itinéraire de substitution passe par St Guenaël (notamment pour les hameaux situés au nord de la RN164 / La Croix du Taloir, Champ Mirobé.).</p>	<p>La RN164 étant aménagée sur place à 2x2 voies, la desserte des riverains est rétablie par les voies secondaires existantes et l'itinéraire de substitution qui passe par Gomené, ce qui conduit à des allongements de parcours.</p> <p>En outre, en fonction des caractéristiques de ces dernières, des difficultés pourraient apparaître : circulation des engins agricoles, des PL, augmentation du trafic et notamment durant la phase chantier.</p>	<p>Vers Merdrignac : peu de modification dans la mesure où RN164 actuelle deviendra l'itinéraire de substitution.</p> <p>Vers l'Ouest : Allongement pour certains hameaux dans la mesure où l'itinéraire de substitution passe par St Guenaël (notamment pour les hameaux situés au nord de la RN164 / La Croix du Taloir, Champ Mirobé.).</p>
Impact bâti			
Nombre d'habitations dans la bande de 100m	56 habitations	57 habitations	44 habitations
Nb d'habitations soumises à une ambiance sonore supérieure ou égale à : 60db	36 habitations	45 habitations	33 habitations
SYNTHÈSE			30 habitations
			Sous-variante Cbis
			38 habitations
			30 habitations
			Sous-variante Cbis

La variante B qui s'appuie sur l'existant engendrera des impacts plus importants sur le milieu humain.

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

Les impacts sur le développement économique et l'aménagement du territoire

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS				
Traffic				
- Trafic actuel (2011) VL PL (%)	6 550.véh/j 22%			
- Trafic (2035) VL PL (%)	10 600.véh/j 20.7%	13 400.véh/j 17.5%	13 650.véh/j 18%	13 400.véh/j 17.5%
Évolution des trafics	Augmentation d'environ 4 000 véhicules/j par rapport à la situation actuelle due : - à la croissance naturelle du trafic - aux report de trafics dus à la mise à 2x2voies de la RN164.	Augmentation de près de 3 000 véh/j par rapport à la variante O. Cette augmentation est due aux report de trafics, principalement de la RN12 et de la RN24 ainsi que des flux de moyennes distancés. La RN164 devient plus attractive. La différence minime entre les variantes s'explique uniquement par la longueur du tracé. La variante « Aménagement sur place » étant légèrement plus courte, elle capte un peu plus de trafic (250 véh/jours). L'emplacement des échangeurs étant figé quel que soit le scénario, seul le critère « longueur » influe sur les trafics.		
Sécurité	Entre 2003 et 2010, on recense 5 accidents sur la section d'étude. Ces 5 accidents ont fait 6 victimes dont 2 tués et 3 blessés graves. Insécurité liée aux entrées/sorties directes sur la RN164 pour certaines habitations.	Quelle que soit la variante retenue, la sécurité sera améliorée grâce à : - la suppression des carrefours dangereux - la possibilité de dépassement assurée sur l'ensemble de la section - un meilleur partage de la route avec une diminution des conflits d'usage (trafic agricole transféré sur la voie de substitution).		
SYNTHÈSE				
EFFETS SUR L'ACCESSIBILITÉ				
Gain de temps	Pas de créneau de dépassement sur la section. Vitesse limitée à 90km/h.			Section entièrement à 2x2 voies et portée à 110km/h : gain de temps et gain de confort pour les usagers. Créneau de dépassement sur l'ensemble de la section. Différences très faibles entre les variantes.

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
EFFETS SUR L'ORGANISATION SPATIALE				
Développement des zones d'activités	Cette section ne comporte pas de zones d'activités à proximité immédiate du projet aussi les effets seront ici mesurés dans un contexte plus général (aire d'étude élargie). Risque de délocalisation des entreprises souhaitant s'installer sur un territoire présentant une meilleure accessibilité.			
Activités économiques	Présence d'un garage automobile avec station service au lieu-dit « La Croix du Taloir » Dans cette variante, il n'y a pas d'impact sur son activité économique.	Le garage avec station service situé à la Croix du Taloir n'aura plus d'accès direct à la future 2x2 : risque de perte de clientèle. L'élargissement sur place aura également des conséquences en termes d'emprise sur le garage sans permettre un accès direct. Le garage situé à la Croix du Taloir se retrouve isolé, mal desservi et dans un cul de sac. Son activité est menacée, en effet, l'itinéraire de substitution passe à environ 2km du garage entraînant des allongements de temps de parcours notamment pour les clients venant de Mierdrignac (+ 3 min).	Le garage avec station service situé à la Croix du Taloir n'aura plus d'accès direct à la future 2x2 : risque de perte de clientèle. L'élargissement sur place aura également des conséquences en termes d'emprise sur le garage sans permettre un accès direct. Le garage situé à la Croix du Taloir se retrouve isolé, mal desservi et dans un cul de sac. Son activité est menacée, en effet, l'itinéraire de substitution passe à environ 2km du garage entraînant des allongements de temps de parcours notamment pour les clients venant de Mierdrignac (+ 3 min).	La variante « empiète » sur le garage situé à la Croix du Taloir qui perdra également son accès direct depuis la voie de substitution constituée par la RN164 actuelle. Une perte supplémentaire de son chiffre d'affaire par rapport aux variantes A et Cbis est à craindre. Sous-variante Cbis Accès au garage via la RN 164 actuelle qui deviendra itinéraire de substitution avec toutefois un passage par St Guennael pour rejoindre l'échangeur Chiens vers Loudéac (perte de temps de l'ordre de 2 min).
Développement urbain				
Attractivité démographique	Risque de rupture de la reprise démographique avec la perte d'attractivité du territoire.	En renforçant la compétitivité du territoire, les communes traversées, deviendront plus attractives, elles pourront ainsi maintenir la croissance démographique observée depuis quelques années.		
Urbanisation	Stabilisation du marché foncier.	Développement de nouvelles zones d'urbanisation pour accompagner la croissance démographique.		
Aire d'étude élargie	L'augmentation des trafics risque d'accroître les nuisances pour les hameaux situés à proximité de la RN164.	Le tracé fixe une limite d'urbanisation sud pour les hameaux de Kernué et Couéplin. Ces hameaux pourraient perdre de leur attractivité compte tenu de la proximité avec la future 2x2 voies. Au contraire, les hameaux de la Créonais, Beausoleil, Champ Mirobé, La Croix du Taloir qui s'éloignent de la RN164 pourraient devenir plus attractifs.		Extension possible à long terme des hameaux situés au sud de la RN164 (Kenué, Couéplin, Beausoleil, Chêne Creux ...). Perte d'attractivité des hameaux de la Méairie Neuve, Champ Mirobé, La Croix du Taloir.
SYNTHÈSE				Extension possible du hameau de la Croix du Taloir. Variante C Sous-variante Cbis

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C
EFFETS SUR L'EMPLOI ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE				
Activités industrielles	Perte de compétitivité du territoire.	Contribution à la compétitivité des entreprises, notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. Meilleures conditions d'activité pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier. En diminuant les temps de parcours, les entreprises pourront prétendre à un rayonnement plus important.		
Activités touristiques	La route actuelle traverse trois itinéraires de randonnée, dont un GR de Pays.	La variante A coupe l'itinéraire du GR de Pays ainsi que l'itinéraire en périphérie de Merdrignac.	La variante B conserve trois croisements avec des itinéraires de randonnée (croisements qui seront élargis par l'itinéraire de substitution)	La variante C coupe l'itinéraire du GR de Pays mais ne modifie pas les autres croisements.
Emplois	Risque à terme de pertes d'emplois (si perte d'attractivité du territoire).	Création d'emplois au cours de la phase chantier. Amélioration des déplacements domicile-travail (confort et temps de parcours). Amélioration de l'attractivité du territoire vis-à-vis des pôles d'emplois extérieurs.		
SYNTHÈSE				
SYNTHÈSE GLOBALE				

Quelle que soit la variante envisagée, elle permettra d'améliorer l'attractivité du territoire et aura par conséquent des effets positifs sur l'emploi et les activités économiques. Les différences entre variantes s'observent uniquement sur la desserte du garage de la Croix du Taloir et les coupures d'itinéraires de randonnées.

Caractéristiques et contraintes techniques

	Variante A	Variante B	Variante C
Longueur du projet neuf	4 480m	4 430m	4510m
Pente maximum	5.6% sur 70m	5.3% sur 250m	Sous variante Cbis 4540m 5.2% sur 240m
Volume de matériaux	Excédent de 9 000m ³	Déficit de 24 000m ³	Sous variante Cbis 5% sur 70m Déficit de 52 000m ³
Ouvrages d'art	1 PI* 1 PS* 1 ouvrage existant à prolonger	1 PI 2 ouvrages existants à prolonger 1 PS	Sous variante Cbis Déficit de 42 000m ³ 3 PI 2 ouvrages existants à prolonger Sous variante Cbis 1 PS 3 PI 2 ouvrages existants à prolonger
Contraintes techniques		Contraintes liées à la réalisation des travaux sous circulation.	Sous-variante Cbis Plus facile à réaliser que la C (Itinéraire de substitution et section courante séparés). Difficulté pour la réalisation du passage inférieur au niveau de la Croix du Taloir : nécessité de réaliser une déviation provisoire.

* PS : passage supérieur
PI : passage inférieur

La variante B présente des difficultés techniques liées à la phase de chantier (élargissement sur place).
La variante C présente une difficulté ponctuelle pour la réalisation du rétablissement de la Croix du Taloir avec la nécessité de réaliser une déviation provisoire pour la réalisation du passage inférieur.

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

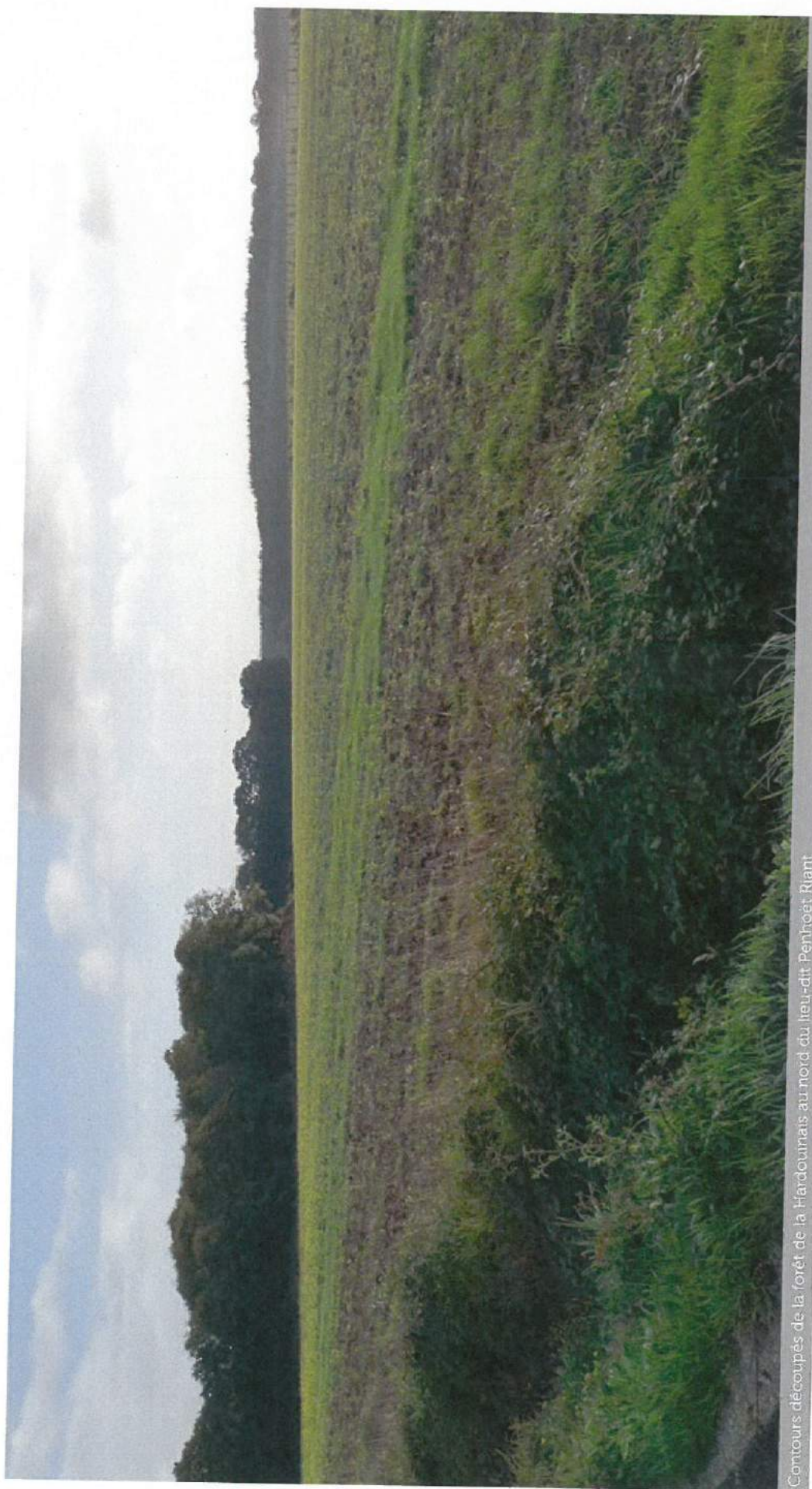
L'analyse comparative porte non seulement sur les variantes retenues mais aussi sur l'éventualité de maintenir la RN164 à 2 voies (variante 0)

L'impact des variantes sur le milieu physique

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Impacts sur les sols et sous-sols	Cette variante ne nécessite pas de mouvements de terres.	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 135 000m ³ Remblais : 105 000m ³	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 38 000m ³ Remblais : 18 000m ³	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 158 000m ³ Remblais : 162 000m ³	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 251 000m ³ Remblais : 285 000m ³
Impacts sur l'hydrographie	Pas de franchissement de cours d'eau.	Sous-variante 1bis Les mouvements de terres induits par cette sous-variante : Déblais : 230 000m ³ Remblais : 170 000m ³			Sous-variante 4bis Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 225 000 m ³ Remblais : 196 000m ³
Assainissement	Absence de traitement des eaux de la chaussée.				
Impact sur les captages en eau potable	La RN164 actuelle ne traverse pas les zones de captage comprises dans la zone d'étude.	N'interceptent pas de zones de captage.			
SYNTHÈSE		Sous-variante 1bis			

Favorable
 Peu défavorable
 Défavorable
 Très défavorable

Les impacts des différentes variantes sur les sols et les sous-sols sont en grande partie liés à leur profil en long. Sur le réseau hydrographique, les 4 variantes ont un impact commun sur le ruisseau du Pont Herva. Sur ce critère, la variante 2 est celle qui présente le moins d'impact sur le milieu physique.



Contours découpés de la forêt de la Hardounais au nord du lieu-dit Pehhoët Riant

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

L'impact des variantes sur le milieu naturel

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Emprises sur les espaces remarquables		Une partie du tracé longe la limite de la ZNIEFF II de la forêt de la Hardouinais.	Aggravation de la coupure de la ZNIEFF II de la forêt de la Hardouinais par élargissement de la route actuelle.	Aggravation de la coupure de la ZNIEFF II de la forêt de la Hardouinais par élargissement de la route actuelle.	Création d'une nouvelle coupure au niveau de la partie sud de la ZNIEFF II de la forêt de la Hardouinais. <i>Sous-variante 4bis</i> Une partie du tracé longe la limite de la ZNIEFF II de la forêt de la Hardouinais.
Impact sur des habitats et espèces remarquables		Impact sur un lieu de reproduction du triton palmé (échangeur des Trois Moineaux)			
		Le projet entraîne l'arasement de haies contenant des arbres creux (potentiellement : coléoptères saproxyliques, territoire de chasse de chauves-souris), abritant la nidification d'oiseaux communs.	Le projet, en aménagement sur place, ne crée pas d'impact supplémentaire sur les habitats ou espèces d'intérêt patrimonial. L'itinéraire de substitution enclose un bassin de rétention abritant la reproduction de la rainette verte, commune, mais dont les habitats sont protégés.	Le projet enclose un bassin de rétention (entre tracé actuel et projet) abritant la reproduction de la rainette verte, commune, mais dont les habitats sont protégés. Le projet passe à proximité immédiate de ce bassin et occasionne une coupure entre le site de reproduction et les habitats terrestres. Le projet à son extrémité ouest passe également à proximité immédiate d'étangs fréquentés par la cordule à corps fin, espèce qui doit également être prise en compte.	
Impacts sur la fragmentation des habitats, les corridors et déplacement d'espèces		Cette variante a un impact limité sur les circulations d'espèces.	Cette variante aggrave la coupure au sein de la forêt de la Hardouinais. L'itinéraire de substitution coupe la voie verte isolant un site d'amphibiens des territoires terrestres associés.	Cette variante aggrave la coupure au sein de la forêt de la Hardouinais et crée également une coupure entre un site de reproduction d'amphibiens et les habitats terrestres.	<i>Cette variante crée une coupure supplémentaire au sein de la forêt de la Hardouinais, aggravant la fragmentation du boisement et crée également une coupure entre un site de reproduction d'amphibiens et les habitats terrestres.</i> <i>Sous-variante 4bis</i> Cette variante crée une coupure entre la forêt de la Hardouinais et les espaces agricoles au Sud et crée également une coupure entre un site de reproduction d'amphibiens et les habitats terrestres.
Impact sur les haies	1 400 ml arasés	1 500ml arasés	1 700 ml arasés	1 400 ml arasés	1 600 ml arasés
	<i>Sous variante 1bis</i> 1 000 ml arasés				<i>Sous-variante 4bis</i> 1 600 ml arasés
Impact sur les boisements	1.5 ha impactés	6ha impactés	5.5ha impactés	7.4ha impactés	4.1ha impactés
	<i>Sous variante 1bis</i> 1.6 ha impactés				<i>Sous-variante 4bis</i>

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Impacts sur les cours d'eau		Aggravation de la coupure sur le ruisseau de Pont Herva (élargissement de la voirie). Sous variante 1bis Création d'une nouvelle coupure sur le ruisseau de Pont Herva.	Aggravation de la coupure sur le ruisseau de Pont Herva (élargissement de la voirie).	Aggravation de la coupure sur le ruisseau de Pont Herva (nouvelle voie à proximité de la voie actuelle).	Aggravation de la coupure sur le ruisseau de Pont Herva (nouvelle voie à proximité de la voie actuelle).
Impacts sur les zones humides et leurs fonctionnalités		6 300 m² impactés Aggravation de l'impact d'emprise par élargissement de la voirie, destruction importante de zones humides de tête de bassin versant. Sous variante 1bis 4 900 m² impactés Création d'une nouvelle coupure au sein de zones humides dégradées, destruction limitée de zones humides de tête de bassin versant.	900 m² impactés Aggravation de l'impact d'emprise par élargissement de la voirie.	1 400 m² impactés Destruction de zones humides	1 400 m² impactés Destruction de zones humides
SYNTHÈSE		Cette variante crée le plus d'impacts sur les zones humides, mais elle a un effet très limité sur les boisements et un impact limité sur les circulations d'espèces. Sous variante 1bis Cette variante a un impact un peu moindre que la variante 1 sur les zones humides mais crée une nouvelle coupure sur le ruisseau du Pont Herva.	Cet aménagement sur place entraîne une aggravation de la coupure de la forêt de la Hardouinais et a un impact important sur les boisements et les circulations d'espèces. Il engendrerait cependant des impacts limités sur les zones humides.	Cette variante, en aménagement sur place sur sa partie forestière, aggrave la coupure existante sur la forêt de la Hardouinais, et coupe de plus la voie verte (corridor boisé), isolant un site de reproduction d'amphibiens des territoires terrestres associés. Impact limité sur les zones humides.	Cette variante crée le plus d'impacts sur les zones humides (atténué par la nature du peuplement, en particulier les circulations d'espèces (création d'une coupure supplémentaire au sein de la forêt de la Hardouinais, couloir de la voie verte corridor boisé, isolant un site de reproduction d'amphibiens et les territoires terrestres associés), et entre un gîte secondaire de chauves-souris et des territoires de chasse). Impact limité sur les zones humides. Sous variante 4bis Cette variante a un impact fort sur les circulations d'espèces (création d'une coupure entre la forêt et les alentours, coupure entre un site de reproduction d'amphibiens et les territoires terrestres associés, et entre un gîte secondaire de chauves-souris et des territoires de chasse), mais un impact moindre que la variante 4 sur les boisements et limité sur les zones humides.

La variante 4 apparaît la plus pénalisante sur les milieux naturels : coupure supplémentaire dans la forêt de la Hardouinais (emprise sur habitats, effet de coupure des déplacements d'espèces).

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

L'impact des variantes sur le paysage

Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
<p>La route actuelle suit globalement le terrain naturel. Seuls quelques talus inférieurs à 2m (déblais et remblais) s'observent.</p>	<p>La variante 1 suit, sur 2 tiers de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur moins d'un tiers des sections en déblais/remblais supérieurs à 2m apparaissent. Il s'agit en majorité de déblais inférieurs à 3-50m ainsi que d'une séquence de 500ml en remblai (jusqu'à 6,2m de haut). Les hauteurs restant limitées, des mesures d'accompagnement pourront favoriser l'intégration de ces talus.</p>	<p>La variante 2 suit, sur la quasi-totalité de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Seul un tronçon de 200ml, au niveau du passage à grande faune à l'extrémité est, sera encadré de talus plus importants (talus de déblais d'une hauteur atteignant au maximum 2,7m).</p>	<p>La variante 3 suit, sur les 3/4 de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur le quart restant, deux tronçons seront encadrés de talus importants : - sur 450ml, des remblais allant jusqu'à 9m de haut pour le franchissement du Pont Herva ; - sur 250ml, des déblais allant jusqu'à 7,6m au nord de la Ville Cocatrice.</p>	<p>La variante 4 suit, sur environ la moitié de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur environ un quart de l'itinéraire, des sections en déblais/remblais compris entre 2 et 6m de hauteur apparaissent. Enfin, trois tronçons seront encadrés de talus plus importants, dépassant les 6m : - sur 400ml, des remblais allant jusqu'à 9m de haut pour le franchissement du Pont Herva ; - sur 400ml, des déblais allant jusqu'à 7,60m au nord de la Ville Cocatrice ; - sur 400ml, des remblais allant jusqu'à 6,9m au sud des Gautrais.</p>
<p>Impacts sur le relief</p>	<p>Sous-variante 1bis</p> <p>La variante 1bis suit, sur la moitié de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur environ un tiers de l'itinéraire, des sections en déblais/remblais compris entre 2 et 6m de hauteur apparaissent. Il s'agit en majorité de déblais inférieurs à 3-50m ainsi que d'une séquence de 500ml en remblai (jusqu'à 6,2m de haut). Les hauteurs restant limitées, des mesures d'accompagnement pourront favoriser l'intégration de ces talus. Enfin, quelques tronçons seront encadrés de talus plus importants, dépassant les 6m : - sur 250ml, des remblais allant jusqu'à 10,4m de haut pour le franchissement du Pont Herva ; - sur 150ml, des déblais allant jusqu'à 6,2m au sud de la Ville Cocatrice.</p>	<p>Sous-variante 4bis</p> <p>La sous-variante 4bis est plus proche du terrain naturel que la variante 4, avec 2 tiers de l'itinéraire présentant des talus inférieurs à 2m. L'impact autour du lieu-dit des Gautrais sera également moindre. Ce ne seront pas des hauts talus de remblais mais des talus de déblais qui encadreront la route à ce niveau (hauteur maximale de 5,5m). Toutefois, cette sous-variante présente les 2 mêmes tronçons encadrés de hauts talus, au nord de la Ville Cocatrice et pour le franchissement du Pont-Herva.</p>		

Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
<p>La route traverse actuellement un espace de transition entre deux unités paysagères, « la plaine agricole semi-ouverte » au sud et à l'ouest et « la forêt de la Hardouinais » au nord.</p> <p>La première est assez peu mise en valeur en raison de nombreux hameaux et hangars d'activité qui bordent la route.</p> <p>La seconde est traversée par la route, qui vient créer une rupture.</p>	<p>La variante 1 ne traverse plus la forêt de la Hardouinais mais continuera de la donner à voir depuis sa lisière.</p> <p>En outre, elle contourne plusieurs hameaux ainsi que les zones d'activités, ce qui favorisera la découverte de la plaine agricole semi-ouverte.</p> <p>Sous-variante 1bis</p> <p>Comme la variante 1, la variante 1bis ne traverse plus la forêt de la Hardouinais mais continuera de la donner à voir depuis sa lisière.</p> <p>En outre, elle contourne tous les hameaux et les zones d'activités qui bordent la route actuellement, ce qui favorisera la découverte de la plaine agricole semi-ouverte.</p>	<p>La variante 2 emprunte l'itinéraire actuel. Elle traverse donc les 2 unités paysagères de cette partie est.</p> <p>L'effet de rupture en forêt de la Hardouinais est renforcé par l'élargissement de l'axe routier.</p> <p>Au sein de la plaine agricole, le paysage restera peu perceptible en raison des bâtiments. L'itinéraire de substitution qui passera au nord, offrira quelques vues sur la lisière boisée.</p>	<p>Comme la précédente, la variante 3 vient renforcer l'effet de rupture en forêt de la Hardouinais.</p> <p>Elle ne mettra pas en valeur le paysage agricole semi-ouvert en contournant les hameaux (le Chêne de la Lande, la Cariais) par le nord.</p> <p>Sous-variante 4bis</p> <p>La sous-variante 4bis ne traverse plus la forêt de la Hardouinais mais la longe en lisière, ce qui l'impactera moins et la donnera à voir.</p> <p>Elle ne mettra pas en valeur le paysage agricole semi-ouvert en contournant les hameaux (le Chêne de la Lande, la Cariais) par le nord.</p>	<p>La variante 4 crée une nouvelle rupture au sein de la forêt de la Hardouinais, dans sa partie sud.</p> <p>En outre, elle ne mettra pas en valeur le paysage agricole semi-ouvert en contournant les hameaux (le Chêne de la Lande, la Cariais) par le nord.</p>
<p>Impact sur les unités paysagères : les coupures dans le paysage</p>	<p>Les perceptions depuis la route varient en fonction de l'unité paysagère traversée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elles sont courtes en forêt de la Hardouinais ; - elles sont courtes à semi-éloignées dans la plaine agricole semi-ouverte. 	<p>La variante 2 reprendant l'itinéraire actuel de la route, le fonctionnement visuel restera similaire.</p>	<p>La variante 3 offre des perceptions assez courtes en traversant la forêt puis courtes à assez éloignées en contournant les secteurs bâtis par le nord (lieux-dits le Chêne de la Lande, la Cariais), dans un secteur de lisière boisée.</p> <p>Le contraste entre les paysages boisés fermés et les paysages agricoles plus ouverts ne sera pas nettement lisible.</p>	<p>La variante 4, en créant une nouvelle traversée de forêt, offrira sur la moitié est des perceptions assez courtes.</p> <p>Sur la moitié ouest, le contournement des secteurs bâtis par le nord (lieux-dits le Chêne de la Lande, la Cariais) ne permettra que des vues courtes à semi-éloignées, d'autant qu'une partie de l'itinéraire est longue de talus de déblais, ce qui ne favorisera pas le contraste avec la forêt.</p>
<p>Impact sur le fonctionnement visuel / les perceptions du territoire traversé</p>	<p>Comme la variante 1, en sortant de la forêt et en s'éloignant des secteurs bâtis, la variante 1bis favorise les perceptions semi-éloignées. Seuls les talus de déblais limiteront véritablement la profondeur du champ de vision, sur 2 tronçons de moins de 400ml.</p> <p>Sous-variante 1bis</p>	<p>Le contraste entre les paysages boisés fermés et les paysages agricoles plus ouverts ne sera pas nettement lisible.</p>	<p>La sous-variante 4bis, en longeant la forêt de la Hardouinais, offrira, sur la moitié est de la section, des vues courtes vers le nord et semi-éloignées vers le sud. Le contraste entre la forêt et les parcelles ouvertes pourra alors être perceptible.</p> <p>Sur la moitié ouest de la section, le contournement des secteurs bâtis par le nord (lieux-dits le Chêne de la Lande, la Cariais) ne permettra que des vues courtes à semi-éloignées, d'autant qu'une partie de l'itinéraire est longue de talus de déblais.</p>	<p>La sous-variante 4bis, en longeant la forêt de la Hardouinais, offrira, sur la moitié est de la section, des vues courtes vers le nord et semi-éloignées vers le sud. Le contraste entre la forêt et les parcelles ouvertes pourra alors être perceptible.</p> <p>Sur la moitié ouest de la section, le contournement des secteurs bâtis par le nord (lieux-dits le Chêne de la Lande, la Cariais) ne permettra que des vues courtes à semi-éloignées, d'autant qu'une partie de l'itinéraire est longue de talus de déblais.</p>

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Impacts sur le paysage de l'aire d'étude rapprochée - la visibilité du projet	<p>La route traverse ou longe actuellement plusieurs zones habitées (la Ville Cocatrie, la Carriais, le Chêne de la Lande, les Gautrais) et d'activités (zone industrielle face à la Carriais, ZA les Trois Moineaux).</p> <p>En outre, elle traverse la forêt de la Hardoumiais.</p>	<p>La variante 1 dévie les hameaux longés à l'exception de la Ville Cocatrie, dont le contournement se fera toutelois en débais. En déviant ces hameaux, elle s'éloigne ainsi de 5 à 10 habitations (notamment aux lieux-dits les Gautrais ou le Chêne de la Lande) mais se rapproche de quelques autres (en nombre inférieur), peu concernées par la route actuellement (au sud du lieu-dit la Carriais et aux lieux-dits la Hamonie ou le Bout du Bois).</p> <p>La variante 1 ne traverse pas la forêt de la Hardoumiais mais la contourne par le sud, où prennent place plusieurs haies et arbres isolés d'intérêts. Elle évite toutefois les secteurs les plus intéressants (identifiés à l'état initial), à l'exception de celui encadrant la Carriais.</p>	<p>La variante 2, reprenant l'itinéraire actuel de la route, continue de longer ou traverser des hameaux et zones d'activités. Le cadre de vie de ces riverains sera, ainsi, dégradé par l'élargissement de l'axe routier.</p> <p>De façon similaire, l'élargissement de l'axe routier dans sa traversée de la forêt va agrandir la « cicatrice » déjà créée.</p> <p>En outre, l'itinéraire de substitution engendré de nouvelles voies, proches de la voie verte.</p>	<p>La variante 3 dévie les hameaux longés ou traversés en les contournant par le nord. Elle impactera néanmoins la voie verte.</p> <p>La variante 3 traverse la forêt de la Hardoumiais en élargissant l'actuel axe routier, comme la variante précédente.</p>	<p>La variante 4 dévie les hameaux longés ou traversés en les contournant par le nord. Elle s'éloigne ainsi de 5 à 10 habitations mais se rapproche de quelques autres actuellement en retrait (au Bout du Bois).</p> <p>La variante 4 traverse la forêt de la Hardoumiais en créant une nouvelle rupture dans un espace continu et homogène.</p>
		<p>Sous-variante 1bis</p> <p>La variante 1bis dévie les hameaux traversés ou longés, y compris la Ville Cocatrie, en les contournant par le sud. En déviant ces hameaux, elle s'éloigne ainsi d'environ 10 habitations (notamment aux lieux-dits les Gautrais ou le Chêne de la Lande) mais se rapproche de quelques autres (en nombre inférieur), peu concernées par la route actuellement (au sud du lieu-dit la Carriais et aux lieux-dits la Hamonie ou le Bout du Bois).</p> <p>La variante 1bis ne traverse pas la forêt de la Hardoumiais mais la contourne par le sud, où prennent place plusieurs haies et arbres isolés d'intérêts notamment à l'ouest de la Carriais et au sein du vallonn du Pont Herra où elle vient créer une nouvelle rupture, parallèle à la route actuelle.</p>			<p>Sous-variante 4bis</p> <p>La sous-variante 4bis dévie les hameaux longés ou traversés en les contournant par le nord. Elle s'éloigne ainsi de 5 à 10 habitations mais se rapproche de la voie verte.</p> <p>La sous-variante 4bis ne traverse pas la forêt de la Hardoumiais mais la contourne par le sud, en listère. Elle n'impactera pas d'ensemble d'arbres isolés d'intérêts mais se rapprochera d'un hameau auparavant épargné (la Hamonie).</p>
SYNTHÈSE					<p>Sous-variante 4bis</p>

Les 4 variantes ne présentent pas les mêmes impacts sur le paysage. La variante 1 et sa sous-variante 1bis valoriseront le secteur et épargneront le cadre de vie des riverains tandis que les autres variantes impacteront la forêt et ne donneront pas à voir le contraste avec les paysages de champs ouverts.



RN164 actuelle - perceptions vers le sud

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

L'impact des variantes sur le milieu agricole

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Emprise foncière	<p>La variante 0, représente la situation actuelle, il n'y a donc aucun impact sur les emprises foncières.</p>	<p>Cette variante consomme 17,1 hectares de terres agricoles. Elle consomme 5,9 hectares de plus de terres agricoles que la variante 2).</p> <p>5 exploitations sont les plus concernées. Relativement éloignée des axes routiers existants elle génère 8,5ha de délaissés.</p>	<p>Cette variante consomme 11,2 hectares de terres agricoles. De ce point de vue c'est la variante la moins pénalisante hors état initial.</p> <p>3 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4,7 ha).</p>	<p>Cette variante consomme 14,1 hectares de terres agricoles, soit 2,9 hectares de plus que la variante 2.</p> <p>4 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4,7 ha).</p>	<p>Cette variante consomme 14,9 hectares de terres agricoles, soit 3,7 hectares de plus que la variante 2.</p> <p>5 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4,5 ha).</p>
		<p>Sous-variante 1bis</p> <p>Cette variante consomme 19,2 hectares de terres agricoles.</p> <p>Elle consomme 8 hectares de plus de terres agricoles que la variante 2.</p> <p>4 exploitations sont les plus concernées. Comme la variante 1, elle est relativement éloignée des axes routiers existants et génère 10,3ha de délaissés.</p>	<p>Sous-variante 4bis</p> <p>Cette variante consomme 16,5 hectares de terres agricoles, soit 5,3 hectares de plus que la variante 2.</p> <p>6 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4,1 ha).</p>		<p>Sous-variante 4bis</p> <p>Cette variante consomme 16,5 hectares de terres agricoles, soit 5,3 hectares de plus que la variante 2.</p> <p>6 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4,1 ha).</p>
Impact sur les sites d'exploitation et les bâtiments	<p>Cette variante compte 5 bâtiments agricoles et 1 bâtiment agro-alimentaire à moins de 100 mètres des voies.</p> <p>L'impact le plus sensible concerne deux bâtiments bovins à Merdrignac : le siège d'élevage bovin de La Ville Cocatrie, et un petit bâtiment bovin au Chêne de La Lande.</p> <p>On note également 3 hangars dans la bande des 100 mètres.</p>	<p>Cette variante compte 6 bâtiments agricoles et une fosse de stockage dans le périmètre des 100 m.</p> <p>Le siège d'élevage bovin de La Ville Cocatrie à Merdrignac représente à lui seul deux bâtiments bovins, deux hangars et la fosse de stockage.</p> <p>Les deux autres hangars se situent à la Ville Cocatrie, mais au nord de la RN164 actuelle et un hangar à la Cariais.</p>	<p>Deux bâtiments bovins et 4 hangars sont inclus dans la bande des 100 mètres.</p> <p>Les deux bâtiments bovins se situent à Merdrignac à La Ville Cocatrie, et au Chêne de La Lande.</p> <p>Les hangars se situent à La Ville Cocatrie (sud et nord de la RN164) et à Penhoët Riant (Merdrignac).</p>	<p>Cette variante impacte directement un hangar de 180 m² situé à Penhoët Riant à Merdrignac. Un bâtiment bovin est implanté dans la bande des 100 mètres sans que cela modifie ses conditions d'exploitation.</p> <p>Le hangar situé au Nord de la RN164 se trouve dans la bande des 100 mètres.</p>	<p>Cette variante impacte directement un hangar à Penhoët Riant à Merdrignac. Le hangar situé au Nord de la RN164 se trouve dans la bande des 100 mètres.</p>
		<p>Le siège d'élevage bovin de La Ville Cocatrie à Merdrignac se situe dans la bande des 100 mètres : 3 bâtiments bovins, un hangar et une fosse de stockage.</p> <p>Le système de pâturage autour du site devra être modifié.</p> <p>Le hangar situé à la Cariais est également dans la bande de 100 mètres.</p>	<p>Sous-variante 4bis</p> <p>Le siège d'élevage bovin de La Ville Cocatrie à Merdrignac se situe dans la bande des 100 mètres : 3 bâtiments bovins, un hangar et une fosse de stockage.</p> <p>Le système de pâturage autour du site devra être modifié.</p> <p>Le hangar situé à la Cariais est également dans la bande de 100 mètres.</p>		<p>Sous-variante 4bis</p> <p>Cette variante impacte directement un hangar à Penhoët Riant à Merdrignac. Le hangar situé au Nord de la RN164 se trouve dans la bande des 100 mètres.</p>

Section Est

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Impact sur les déplacements, coupures d'exploitation	Pas d'impact	<p>Cette variante aura nécessairement des impacts importants sur les déplacements des sites de La Ville Cocatrie, La Carriais. Des impacts plus limités peuvent intervenir sur d'autres sites situés au Sud de la zone d'étude.</p>	<p>Le petit bâtiment à la Ville Cocatrie, au Nord de la RM164 sera isolé. De même le site du Chêne de La lande verra l'exploitation coupée vers le Nord. Les autres impacts potentiels semblent plus limités.</p>	<p>Le petit bâtiment à la Ville Cocatrie, au Nord de la RM164 et le site du Chêne de La lande seront isolés au Nord.</p>	<p>Ce tracé génère des coupures d'exploitations sur 5 exploitations en particulier.</p>
		<p>Sous-variante 1bis</p> <p>Le site de La Ville Cocatrie sera plus impacté que par la variante 1, car le système de pâturage devra être modifié.</p> <p>Pour tous les autres sites les impacts seront similaires à la variante 1.</p>			
SYNTHESE		<p>Sous-variante 1bis</p>			<p>Sous-variante 4bis</p>

Les variantes 2/3/4 et 4bis sont les moins pénalisantes pour le milieu agricole. Quelle que soit la variante retenue, des impacts sur les déplacements sont à prévoir (coupures d'exploitation). La variante 1bis est la plus impactante (emprise et coupure d'un site d'exploitation).

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

L'impact des variantes sur le milieu humain

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Les documents d'urbanisme	Pas d'impact	Passage secteurs agricoles et espaces naturels Coupe 1 Espace Boisé Classé après l'échangeur des Trois Moineaux.	Coupe deux EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux ainsi que la forêt de la Hardouinais).	Coupe trois EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux, la forêt de la Hardouinais et au nord-est de la ZA).	Coupe trois EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux, lisière sud de la forêt de la Hardouinais, nord-est de la ZA).
Le patrimoine	Pas d'impact	Le raccordement de la section courante à la déviation de Merdrignac s'effectue à proximité du Manoir du Vieux Bourg.	Le raccordement de la section courante à la déviation de Merdrignac s'effectue à proximité du Manoir du Vieux Bourg.		Coupe deux EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux, nord-est de la ZA).
Les réseaux	Pas d'impact	À ce stade d'avancée des études, n'intercepte pas de réseaux majeurs. Des déviements seront toutefois nécessaires quelles que soient les variantes envisagées.	Sous-variante 1bis Le raccordement à la déviation de Merdrignac s'effectue plus au sud que les autres variantes ce qui permet de s'éloigner du Manoir du Vieux Bourg.		
Acquisitions foncières	Pas d'impact	À ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions de maisons. Les maisons les plus proches sont à La Cariais et à La Ville Cocatrie.	Une maison à acquérir (en face de l'entreprise SERUPA). Rapprochement d'autres maisons (Les Gautrais, Le Chêne de La Lande, La Cariais, La Ville Cocatrie), déjà situées en bordure de route.	À ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions de maisons. Les maisons les plus proches sont aux Gautrais, au Chêne de La Lande et à La Ville Cocatrie.	À ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions. Les maisons les plus proches sont aux Gautrais, au Chêne de La Lande et à La Ville Cocatrie.
Desserte locale	Pas d'impact : les riverains conservent leurs accès directs sur la RN164.	Suppression des accès à la RN164 sans création de nouveaux points d'échange : nécessité d'utiliser l'itinéraire de substitution pouvant entraîner des allongements de temps de parcours pour certains hameaux.	Continuité de l'itinéraire de substitution via la RN164 actuelle. Peu d'allongement de parcours.	À l'ouest des Gautrais, l'itinéraire de substitution emprunte la RN164 actuelle → peu d'allongement de parcours vers Merdrignac. Allongement vers Tremoreil et pour les hameaux situés au sud de la forêt de la Hardouinais. L'itinéraire de substitution qui réutilise en partie des routes existantes peut engendrer des difficultés ponctuelles (circulation des engins agricoles, des PL, desserte durant la phase de chantier).	Continuité de l'itinéraire de substitution via la RN164 actuelle. Peu d'allongement de parcours.

Section Est

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Impact bâti	29 habitations	25 habitations	36 habitations	22 habitations	23 habitations impactées
Nombre d'habitations dans la bande de 100m		12 habitations impactées <i>Sous variante 1bis</i>			21 habitations impactées <i>Sous variante 4bis</i> La sous-variante 4bis concernent 2 habitations de moins que la 4. Ces deux habitations sont en effet détruites.
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore supérieure ou égale à : 60db	21 habitations	19 habitations	24 habitations	23 habitations	19 habitations
		7 habitations <i>Sous variante 1bis</i>			17 habitations <i>Sous variante 4bis</i>
SYNTHÈSE					Sous variante 4bis

Les variantes 2 et 4bis occasionneront des impacts plus forts sur le milieu humain au contraire des variantes 1bis et 4.

Les impacts sur le développement économique et l'aménagement du territoire

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS					
Trafics					
- Trafic actuel (2011) VL PL (%)	7 300.véh/j 19%	- -	- -	- -	- -
- Trafic (2035) VL PL (%)	11 600.véh/j 18,5%	14 300.véh/j 16,5%	14 550. véh/j 17%	14 300.véh/j 16,5%	
Évolution des trafics	<p>Augmentation d'environ 4 300 véhicules/jour par rapport à la situation actuelle due :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la croissance naturelle du trafic. - aux reports de trafics dus à la mise à 2x2 voies de la RN164. <p>Augmentation de près de 3 000 véhicules/jour par rapport à la variante 0. Cette augmentation est due aux reports de trafics, principalement de la RN12 et de la RN24 ainsi que des flux de moyennes distances. La RN164 devient plus attractive. La différence minimale entre les deux variantes s'explique uniquement par la longueur du tracé. La variante « Aménagement sur place » étant légèrement plus courte elle capte un peu plus de trafic (250 véh/jours). L'emplacement des échangeurs étant figée quel que soit le scénario, seul le critère « longueur » influe sur les trafics.</p>				
Sécurité	<p>Entre 2003 et 2010, on recense 5 accidents sur la section d'étude. Ces 5 accidents ont fait 6 victimes dont 2 tués et 3 blessés graves.</p> <p>Quelle que soit la variante retenue, la sécurité sera améliorée grâce à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la suppression des carrefours dangereux - la possibilité de dépassement assurée sur l'ensemble de la section - un meilleur partage de la route avec une diminution des conflits d'usage (trafic agricole transféré sur la voie de substitution). 				
SYNTHÈSE					

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
EFFETS SUR L'ACCESSIBILITÉ					
Gain de temps	Pas de créneau de dépassement sur la section. Vitesse limitée à 90km/h	Section entièrement à 2x2 voies et portée à 110km/h : gain de temps et gain de confort pour les usagers. Créneau de dépassement sur l'ensemble de la section. Différences très faibles entre les variantes.			
EFFET SUR L'ORGANISATION SPATIALE					
Développement des zones d'activités	Risque de délocalisation des entreprises souhaitant s'installer sur un territoire présentant une meilleure accessibilité.	Amélioration de l'attractivité de la zone économique de Trémoré.			
Développement urbain		Perte de l'effet vitrine pour usine SERJUPA.	Effet vitrine conservé avec toutefois des modifications des accès. Un accès unique au niveau de l'échangeur de la RD6 (de l'est comme de l'ouest) et emprunt de la RD6a.		
Attractivité démographique	Risque de rupture de la reprise démographique avec la perte d'attractivité du territoire.		Contribution à la compétitivité des entreprises du territoire, notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. Meilleures conditions d'activité pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier.		
Urbanisation	Stabilisation du marché foncier.		Développement de nouvelles zones d'urbanisation pour accompagner la croissance démographique.		
Aire d'étude élargie	L'augmentation des trafics risque d'accroître les nuisances pour les hameaux situés à proximité de la RN164.		Les hameaux existants situés de part et d'autre de la RN164 actuelle pourraient perdre de leur attractivité compte tenu de leur proximité avec la future 2x2 voies.		
Aire d'étude rapprochée			Cette variante évite les hameaux pouvant ainsi renforcer leur attractivité.		Se rapproche des hameaux de l'Hamonie et du Bout du Bois.
SYNTHÈSE					
					Se rapproche du hameau de l'Hamonie.

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
EFFETS SUR L'EMPLOI ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE					
Activités industrielles	Perte de compétitivité du territoire.	Contribution à la compétitivité des entreprises, notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. Meilleures conditions d'activité pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier. En diminuant les temps de parcours, les entreprises pourront prétendre à un rayonnement plus important.			
Activités touristiques	La route actuelle longe la voie verte sans jamais la croiser.	La variante s'éloigne de la voie verte.	La variante 2 emprunte le tracé actuel. Toutefois, l'itinéraire de substitution traverse à 2 reprises la voie verte et la longe de manière proche (moins de 30m d'écartement) sur environ 900ml.	Les variantes 3 et 4 traversent à 2 reprises la voie verte et la longe de manière proche (moins de 30m d'écartement) sur environ 1000ml.	
Emplois	Risque à terme de pertes d'emplois (si perte d'attractivité du territoire).	Création d'emplois au cours de la phase chantier Amélioration des déplacements domicile-travail (confort et temps de parcours) Amélioration de l'attractivité du territoire vis-à-vis des pôles d'emplois extérieurs.			
SYNTHÈSE					
SYNTHÈSE GLOBALE					

Quelle que soit la variante envisagée, elle permettra d'améliorer l'attractivité du territoire et aura par conséquent des effets positifs sur l'emploi et les activités économiques. Les différences entre variantes s'observent uniquement sur les coupures d'itinéraires de randonnées.

Caractéristiques et contraintes techniques

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Longueur du projet neuf	4 700m Sous-variante 1bis 5 180m	4 720m	5 000m	4 970 m Sous-variante 4bis 4 990m
Volume de matériaux	Excédent de 30 000 m ³ Sous-variante 1bis Excédent de 60 000 m ³	Excédent de 20 000 m ³	Déficit de 4 000 m ³	Déficit de 34 000 m ³ Sous-variante 4bis Excédent de 9 000 m ³
Pente maximum	3.8% sur 160m Sous-variante 1bis 2.5% sur 400m	3.8% sur 350m		1.7% sur 150m Sous-variante 4bis 1.6% sur 200m
Ouvrages d'art	1 PS* 1 PI* 1 PGF (PS)	1 PS 1 PI 1 PGF (PS)	2 PI 1 PGF (PS)	2 PI 1 PS 1 PGF (PS)
Contraintes techniques	Idem	Idem	Idem	Idem
			Contraintes liées à la réalisation des travaux sous circulation dans la section boisée.	Difficulté pour la réalisation du passage inférieur des Gautrais : nécessité de prévoir une déviation provisoire.

* PS : passage supérieur
PI : passage inférieur

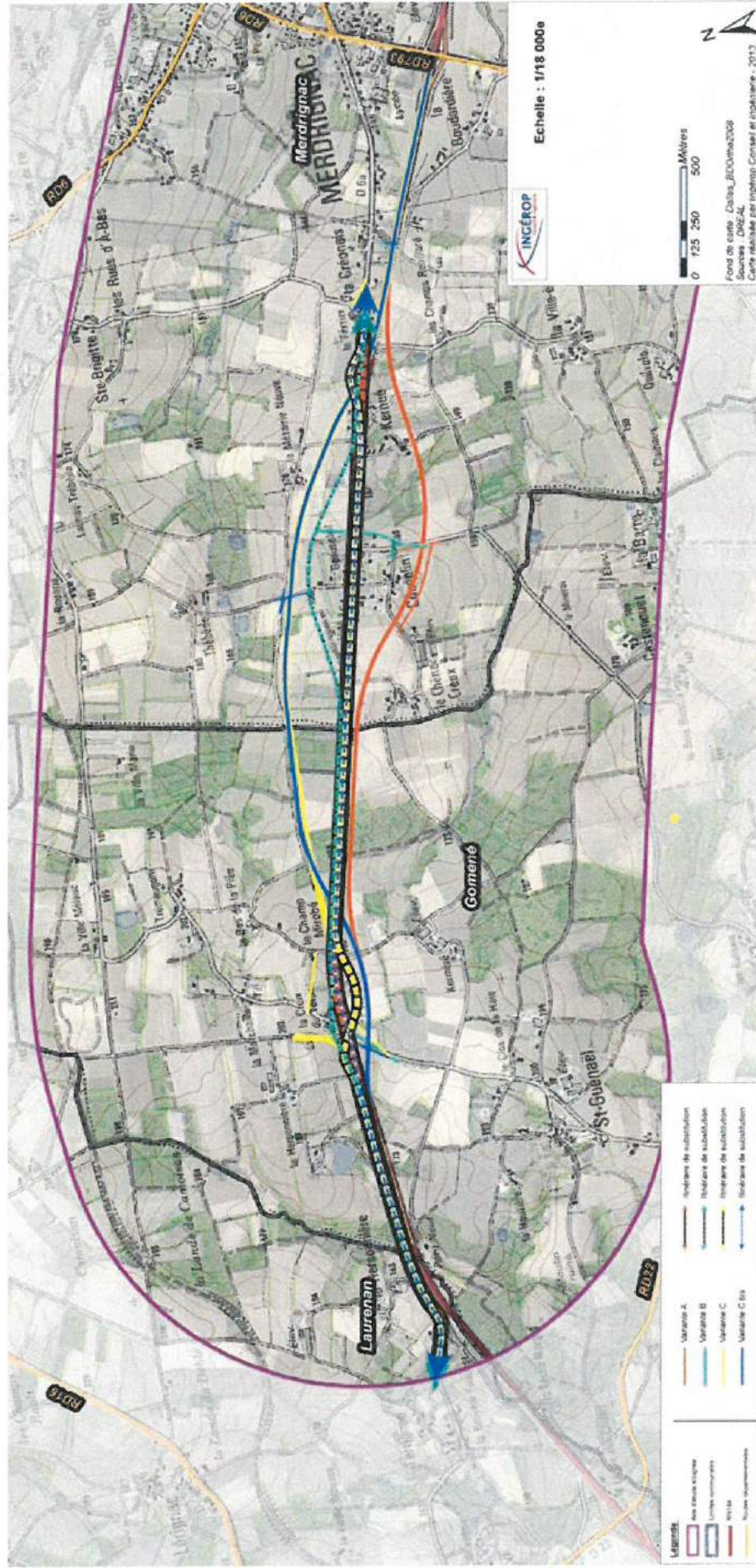
La variante 2 présente des difficultés techniques liées à la phase de chantier (élargissement sur place).
La variante 3 présente les mêmes difficultés dans la section boisée.
La variante 4 présente une difficulté ponctuelle pour la réalisation du passage inférieur des Gautrais qui nécessitera très certainement une déviation.

6 Les annexes

Annexe 5 : Tracés et synthèse de l'analyse comparative des variantes étudiées initialement

Section Ouest

Les variantes présentées au comité de suivi du 23 juin 2014.



Synthèse de l'analyse comparative

	Variante A	Variante B	Variante C	Variante Cbis
Milieu physique				
Milieu naturel				
Paysage				
Milieu agricole	15,7ha	9,7ha	13,9ha	14,6ha
Milieu humain				
Développement économique				
Conditions de déplacement				
Cout (TTC)	28M€	30M€	32M€	31M€



Les conclusions du comité de suivi

Le comité de suivi, au vu de cette synthèse, a fait le choix de poursuivre les études sur ces 4 variantes tout en recherchant des pistes d'optimisation pour limiter les impacts générés par l'itinéraire de substitution (emprise agricole pour la variante B et destruction d'une zone humide à l'extrémité ouest pour toutes les variantes).

Ainsi, sur les 4 variantes, des alternatives de tracé ont été recherchées puis comparées.

De ce travail, il a été fait le choix de poursuivre pour les variantes A, C et Cbis avec un itinéraire de substitution empruntant la RN164 actuelle puis passant par St Guennael (évitant ainsi un tracé neuf et une destruction d'une zone humide pour le raccordement Ouest) et pour la variante B avec un itinéraire passant par Gomené.

Synthèse de l'analyse comparative

	Variante 1	Variante 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Milieu physique					
Milieu naturel					
Paysage					
Milieu agricole	17,8 ha	20,2 ha	14,6 ha	12,4 ha	18,5 ha
Milieu humain					
Développement économique					
Conditions de déplacement					
Coût (TTC)	30M€	30M€	35M€	33M€	34M€



Les conclusions du comité de suivi

Le comité de suivi, au vu de cette synthèse, a fait le choix :

- de poursuivre les études sur les variantes 1, 1bis, 2 et 4,
 - de ne pas retenir la variante 3 au vu de ses impacts sur le milieu naturel.
 - d'ajouter une nouvelle variante reprenant le tracé de la variante 2 dans la traversée de la forêt de la Harrounais puis celui de la variante 4 avec un passage au Nord de l'entreprise SERUPA,
 - de décaler la variante 4 au Nord (passage au-dessus du hameau du Bout du Bois) pour limiter les impacts agricoles.
- Comme pour la section Ouest, il a également été convenu de rechercher des pistes d'optimisation pour limiter les impacts générés par l'itinéraire de substitution (emprise agricole pour la variante 2).
- Ainsi, pour la variante 2, il a été proposé de réutiliser des voies existantes.

6 Les annexes

Annexe 6 : Aires de repos

Aires de repos : des possibilités d'implantation

Dans le cadre de l'aménagement de la RN164, la mise en place d'aires de repos et de contrôle des transports routiers est envisagée entre Merdrignac et Plémet. Il s'agira soit d'une aire dans chaque sens de circulation, soit d'une aire unique accessible dans les 2 sens.

Une aire de repos dans chaque sens de circulation est plus consommateur d'emprise foncière (2.6ha) et également plus coûteux car nécessitant la réalisation de 4 bretelles d'entrée-sortie.

Elle présente toutefois l'avantage d'être plus lisible pour l'utilisateur et limite les possibilités de fuite pour les camions.

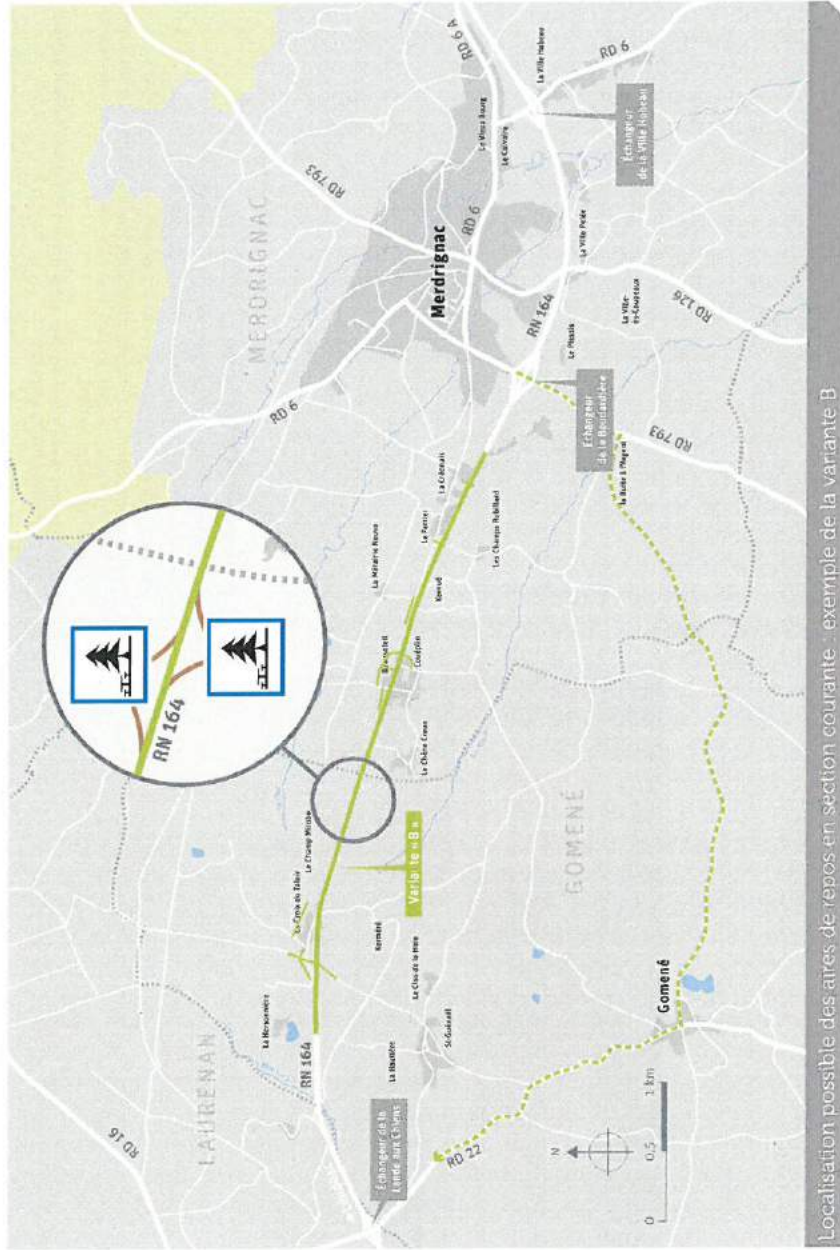
Une aire de repos unique accessible dans les deux sens nécessite la création d'un ouvrage d'art pour franchir la RN164, qui peut être mutualisé avantageusement avec l'ouvrage d'art d'un échangeur. Ce type d'aire est moins coûteux car bénéficiant des bretelles de l'échangeur et de son ouvrage de franchissement, et moins consommateur en emprise foncière (2ha).

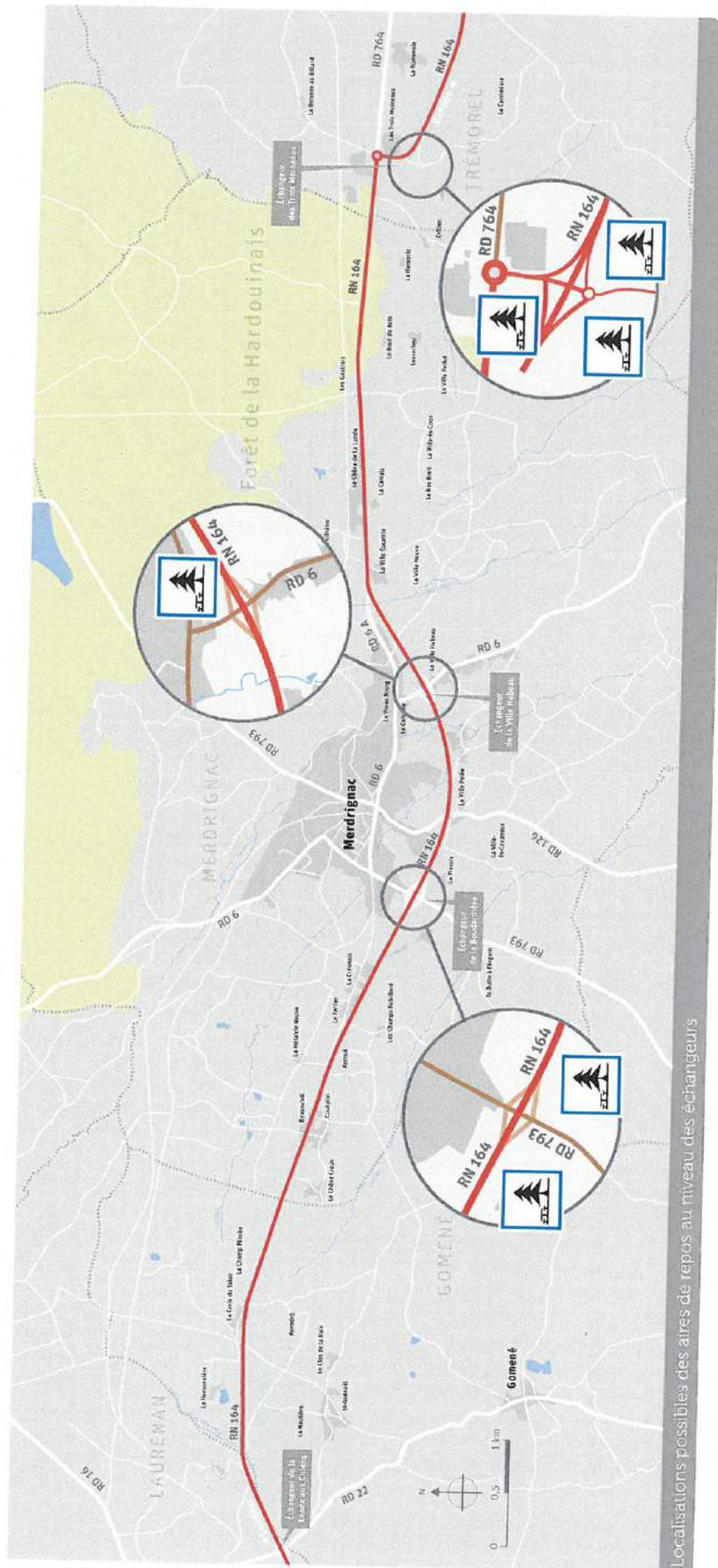
Des implantations sont ici proposées sur le secteur de Merdrignac mais des possibilités seront aussi examinées sur le secteur de Plémet, où les études relatives à l'aménagement sont également en cours (concertation menée du 16 juin au 11 juillet 2014).

Les différentes variantes sur les sections Ouest et Est offrent toutes des possibilités d'implantation pour une aire de repos unique accessible dans les 2 sens (cf carte de localisation possible au niveau des échangeurs ci-après).

Pour les aires de repos accessibles dans chaque sens de circulation, plusieurs implantations sont possibles pour chaque variante.

L'exemple ci-après concerne une localisation possible dans le cas de la variante B.





Localisations possibles des aires de repos au niveau des échangeurs

6 Les annexes

Annexe 7 : Voies de substitution

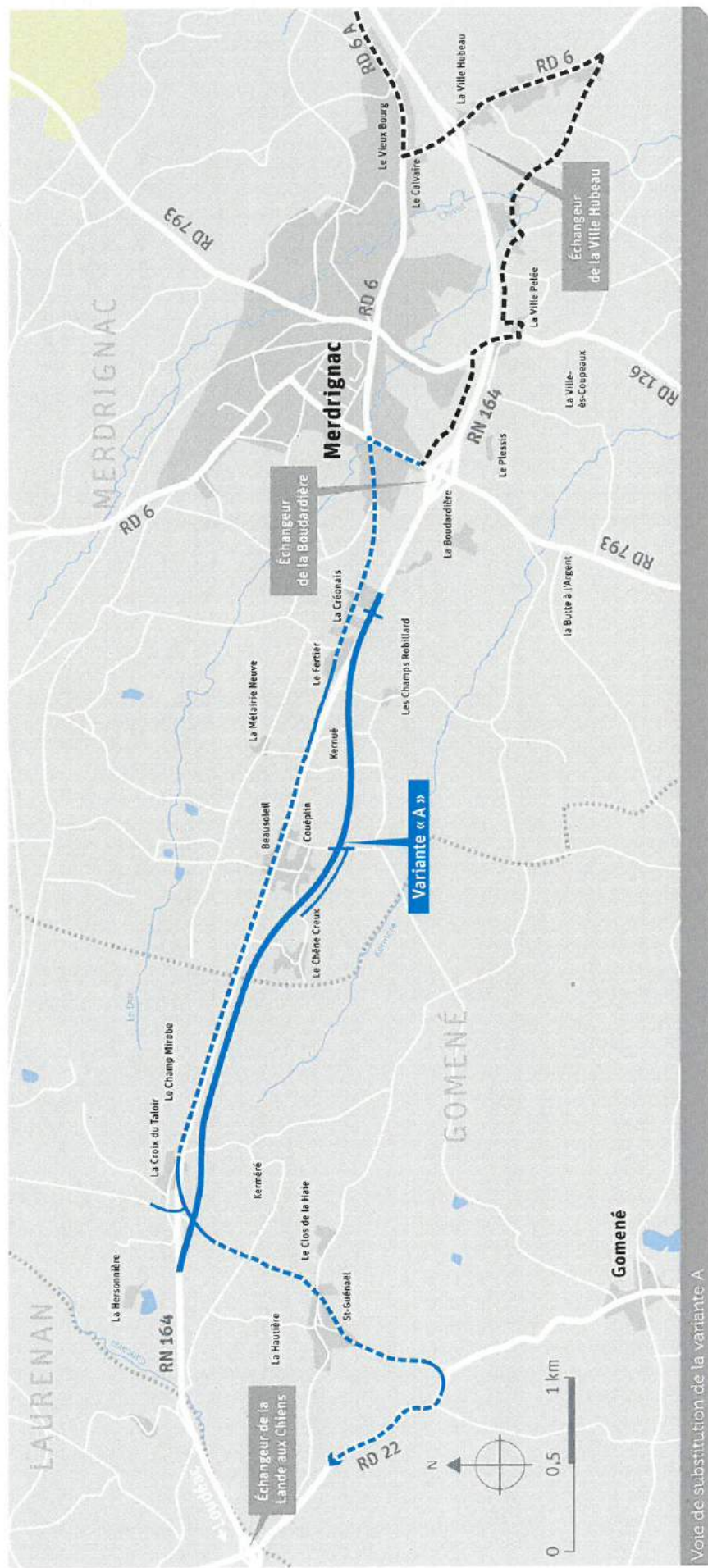
Section Ouest

Fonction

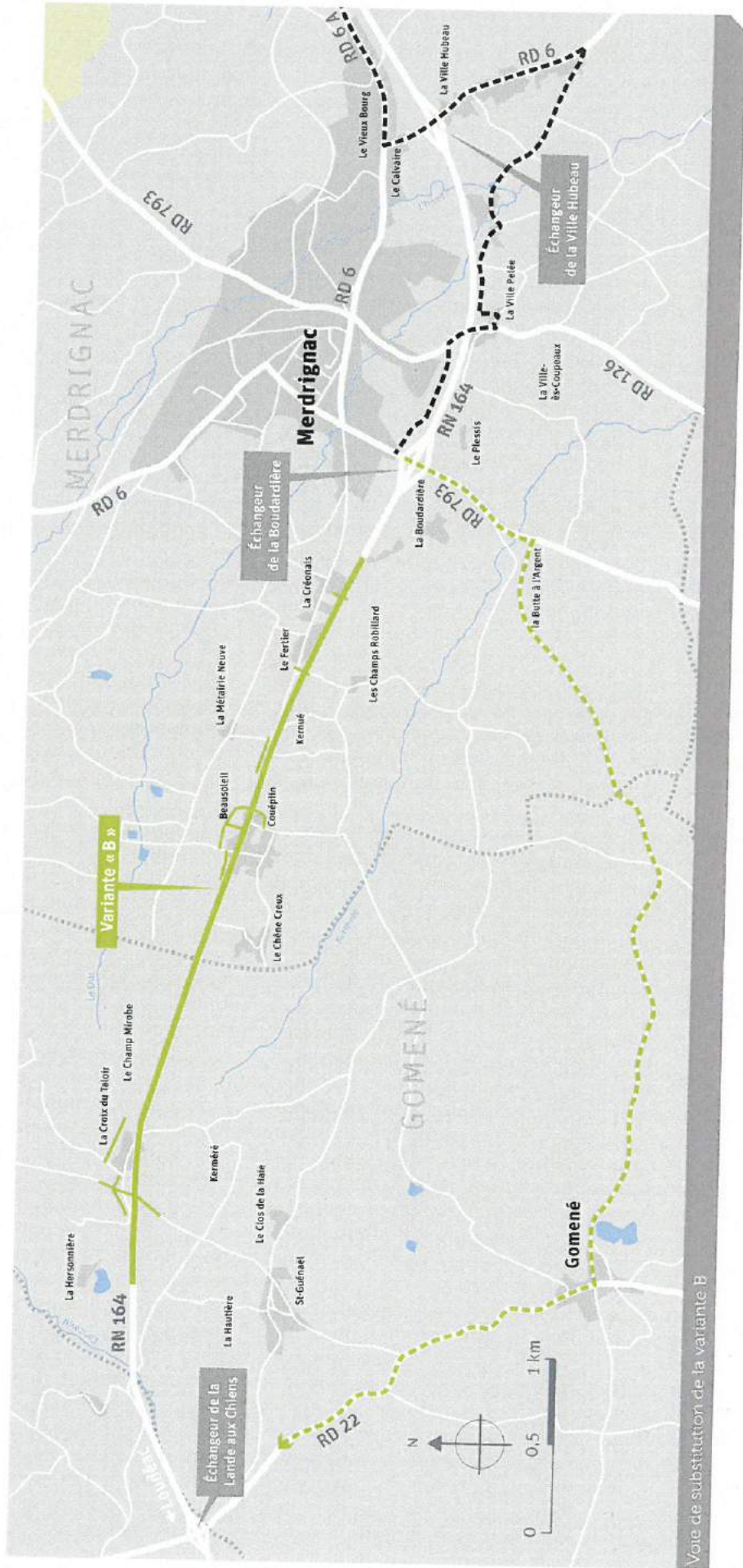
Cette voie doit permettre le rétablissement des liaisons vers Merdrignac, Plémet ou Trémoré, pour les riverains et offrir un itinéraire de substitution pour la circulation des véhicules interdits sur la 2x2 voies (engins agricoles, vélos...).

Pour les sections étudiées, il n'a pas été recherché une fonction de délestage : les voies de substitution proposées n'ont pas vocation à supporter le trafic de la RN164.

C'est pourquoi, le choix a été fait de réutiliser au maximum les voies existantes (améliorations ponctuelles) limitant ainsi les emprises agricoles et de nouvelles fragmentations des milieux.



Voie de substitution de la variante A

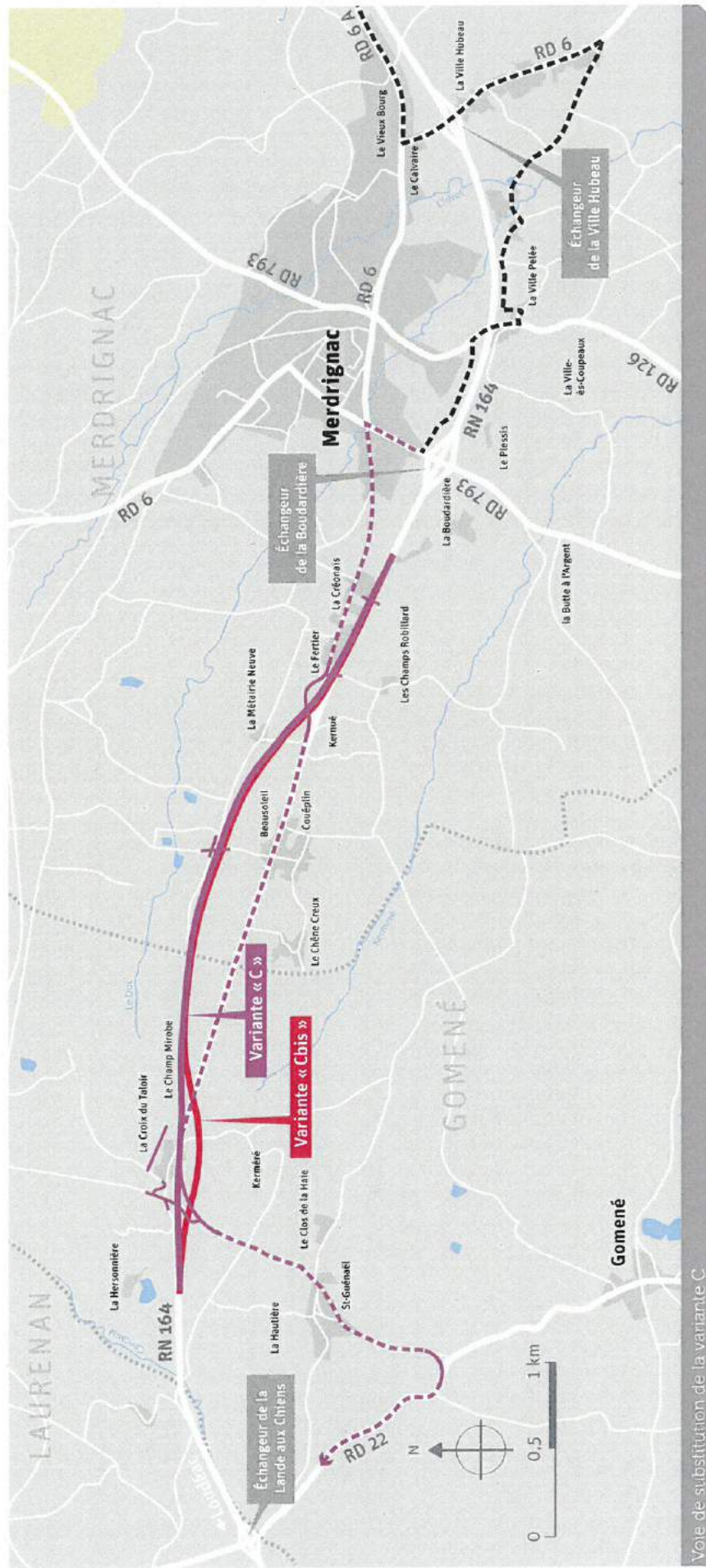


Voie de substitution de la variante B

6 Les annexes

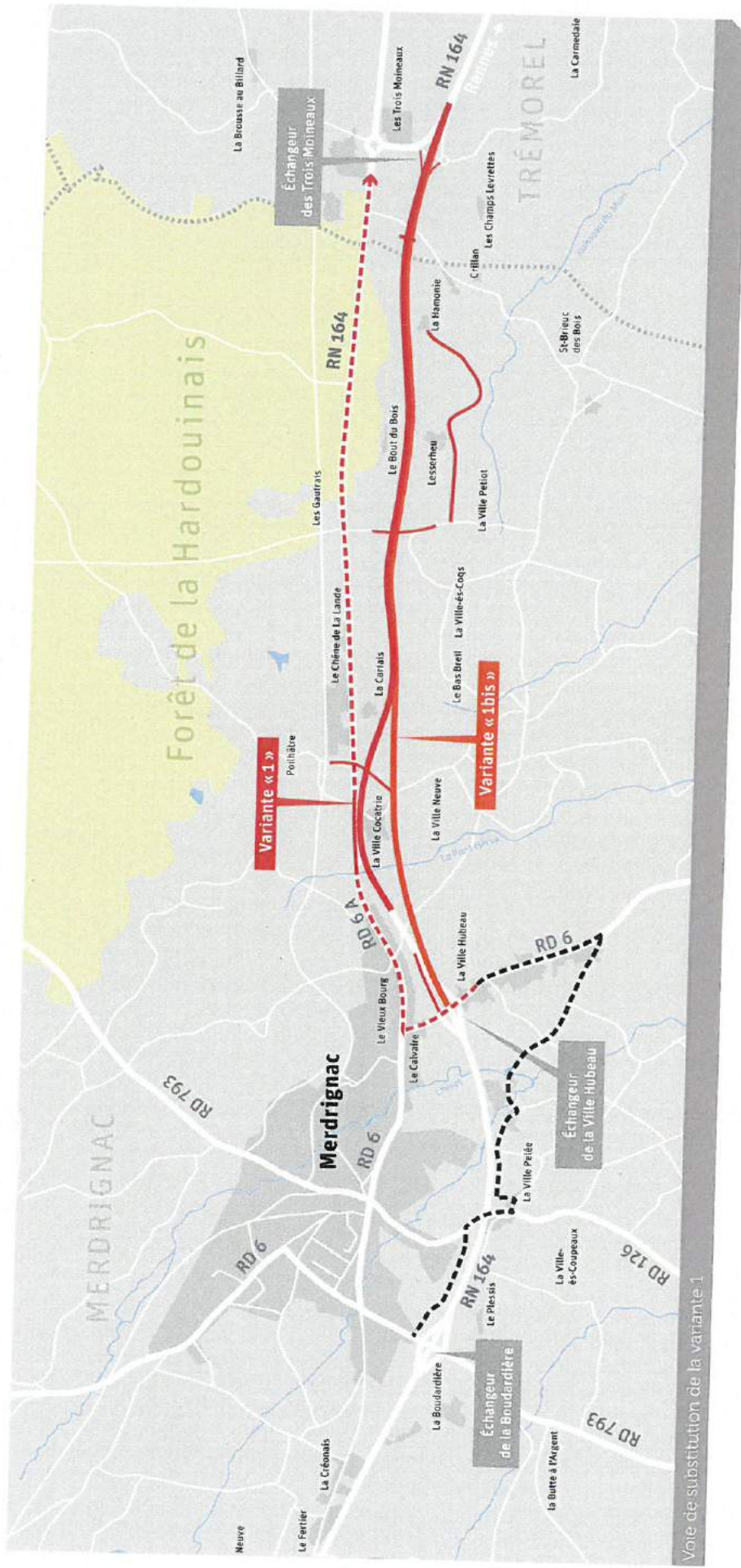
Annexe 7 : Voies de substitution

Section Ouest



Voie de substitution de la variante C

Section Est



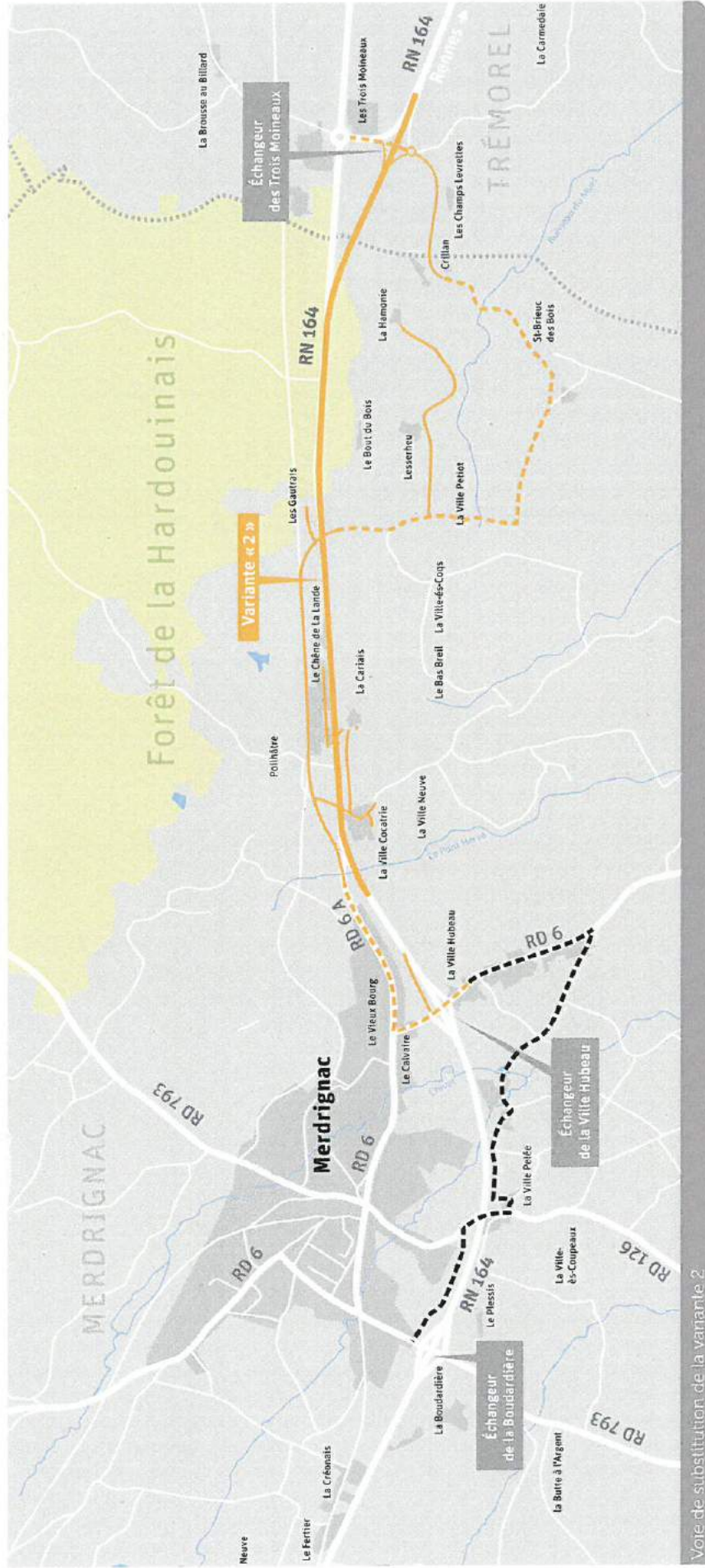
Voie de substitution de la variante 1



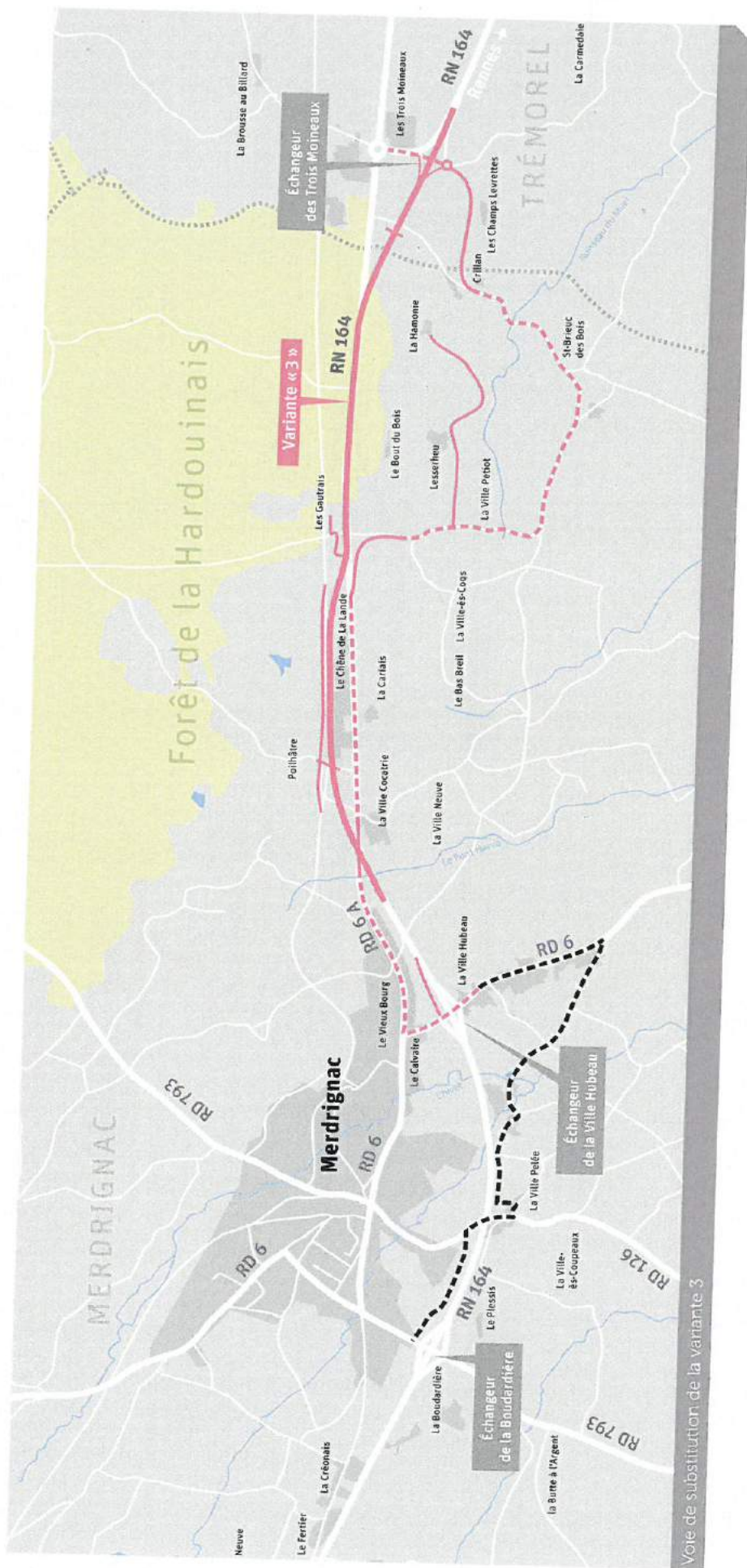
6 Les annexes

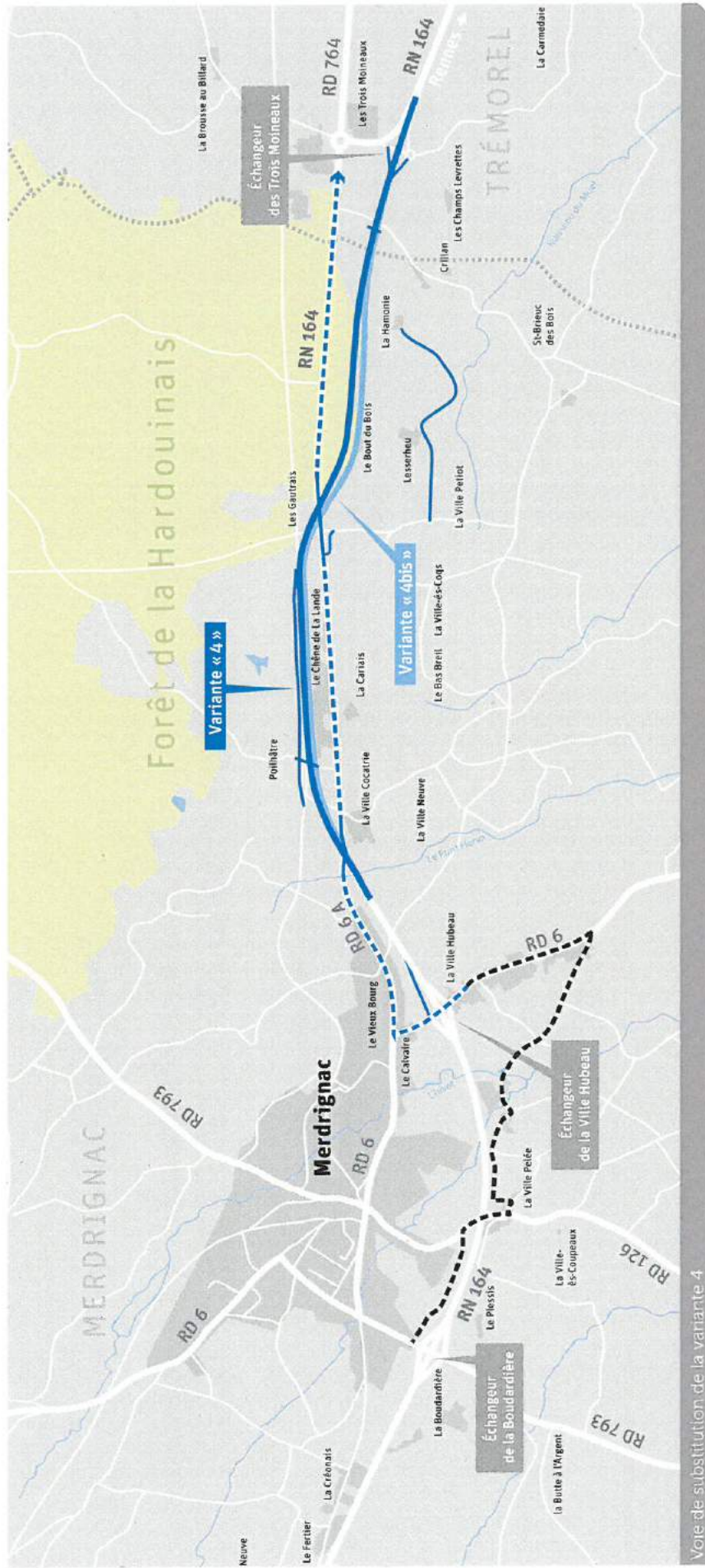
Annexe 7 : Voies de substitution

Section Est

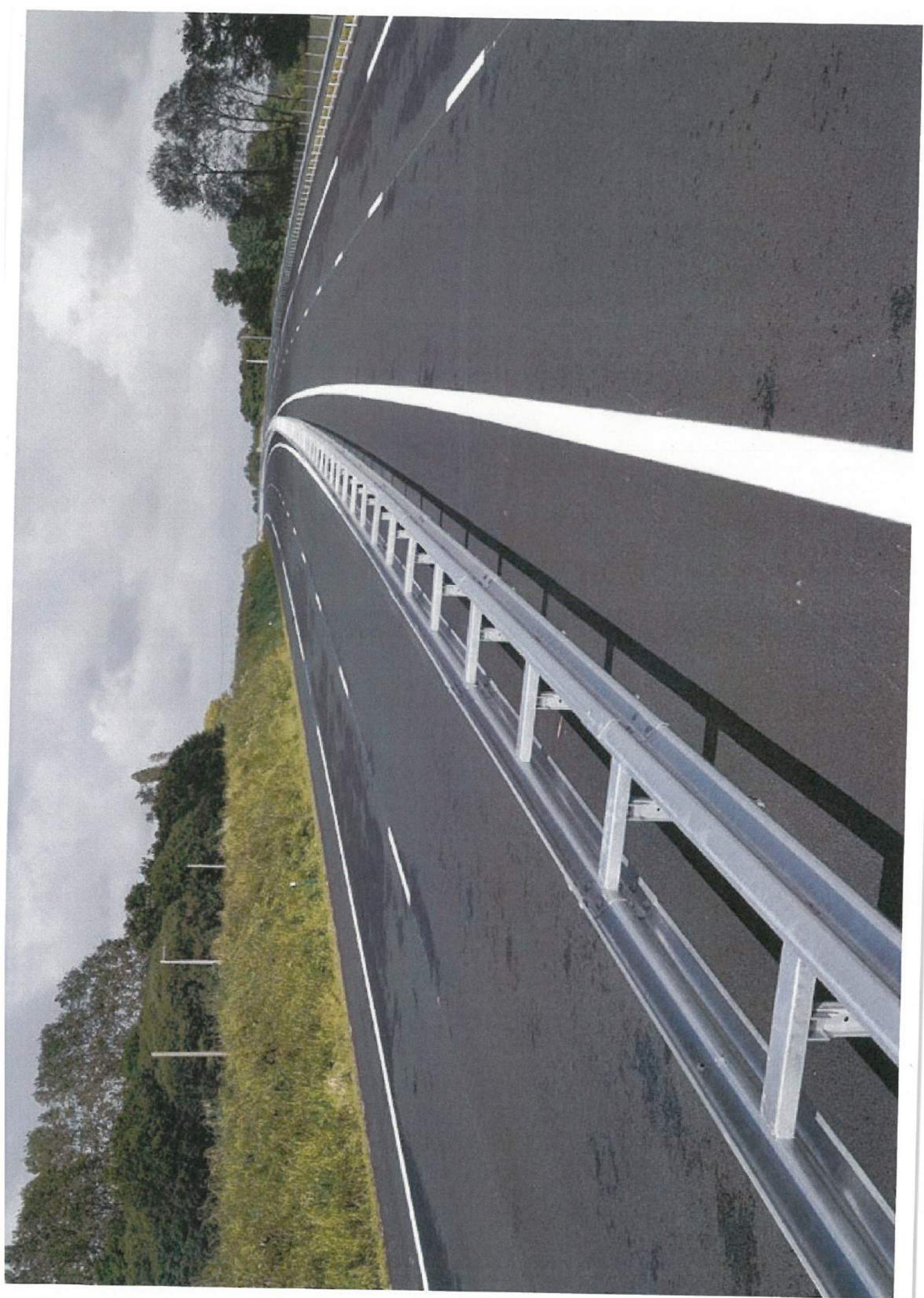


Section Est





Voie de substitution de la variante 4





Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne
10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX
Tél. : 02 99 33 44 82

Courriel
rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Site internet :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

[RN164]



Annexe 5 : Diffusion du dossier de concertation : liste des destinataires

CONCERTATION RN164 MERDRIGNAC

Liste des destinataires

- Monsieur le Président du Conseil Régional de Bretagne
- Monsieur le Président du Conseil général des Côtes d'Armor
- Monsieur Marc LE FUR, Député de la 3ème circonscription des Côtes d'Armor
- Madame le Maire de Merdrignac, Conseillère générale du canton de Merdrignac, Présidente de la Communauté de Communes Hardouinai Mené
- Madame le Maire de Laurenan
- Monsieur le Maire de Trémoré
- Monsieur le Maire de Goméné
- Madame la Présidente de la Communauté de Communes Hardouinai Mené
- Monsieur le Président du Pays Centre Bretagne
- Monsieur le Président de la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la FDSEA
- Monsieur le Président de la Coordination Rurale des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Confédération paysanne des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président des Jeunes Agriculteurs des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Fédération départementale des CUMA des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la F.N.T.R. Bretagne
- Monsieur le Président de l'UNOTRE Bretagne
- Monsieur le Président de la FNTV
- Monsieur le Président de l'ABEA
- Monsieur le Président de NUTRINOË
- Monsieur le Président de la Fédération TLF
- Monsieur le Président du comité d'action pour la mise à 2x2 voies de l'axe central
- Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton
- Monsieur le Président de l'Association Bretagne Vivante
- Monsieur le Président de Vivarmor Nature
- Monsieur le Président de la Fédération départementale de la pêche et de la protection des milieux aquatiques des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la Fédération des chasseurs des Côtes d'Armor
- Monsieur le Président de la C.L.C.V. - Antenne des Côtes d'Armor
- Monsieur le Directeur de l'Automobile Club de l'Ouest - Agence de Saint-Brieuc
- Monsieur le Directeur de la Prévention routière - Comité départemental des Côtes d'Armor
- Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Monsieur le Directeur interdépartemental des routes Ouest
- Monsieur le Directeur régional des affaires culturelles de Bretagne
- Monsieur le Directeur régional de l'alimentation, de l'agriculture et de la Forêt de Bretagne
- Monsieur le Directeur départemental des territoires et de la mer des Côtes d'Armor
- Monsieur le Directeur départemental de la cohésion sociale des Côtes d'Armor
- Monsieur le Directeur départemental de la protection des populations des Côtes d'Armor

Annexe 6 : Support de la réunion publique

Mise à 2X2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

Réunion publique du
3 février 2015



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

ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- La présentation des variantes du projet
- La synthèse de l'analyse comparative

LA CONCERTATION :

POURQUOI ?

COMMENT ?



[RN164]

3

Pourquoi ce projet?

La "raison d'être" : aménager toute la RN164 à 2x2 voies.

La RN164 est l'axe routier du Centre Bretagne. Elle assure une liaison régionale est-ouest complémentaire aux deux grands axes littoraux que sont la RN12 (Rennes-Brest) et la RN165 (Nantes-Quimper).

Sa mise à 2x2 voies est un objectif majeur d'aménagement du territoire pour améliorer la desserte de tout le Centre Bretagne.

C'est un des points forts du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013.



[RN164]

4

État d'avancement

162 km entre Châteaulin et Montauban-de-Bretagne

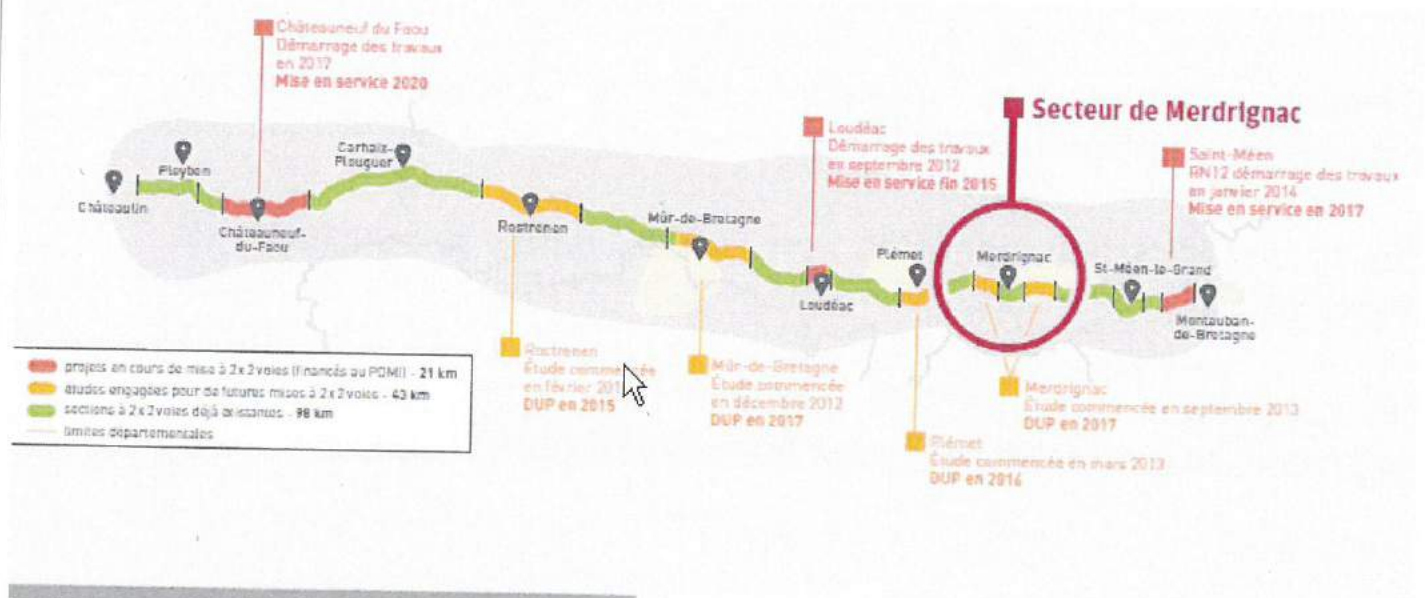
98 km déjà aménagés à 2x2 voies

64 km restants faisant aujourd'hui l'objet d'un programme global d'études ou de travaux :

- 21 km avec des financements antérieurement prévus
- 43 km, dont le secteur de Merdrignac, où les projets sont en cours d'étude



État d'avancement



Aménagement de la RN 164 - Secteur de Merdrignac



L'action de l'État et de la Région Bretagne sur la RN164

116 M€ investis pour des travaux sur le programme d'investissement 2009-2014.

Un projet majeur du futur Contrat de Plan Etat-Région 2015/2020 : plus de 230 M€ y seront consacrés

Un principe de financement à parts égales : 50% Etat, 50% Région



L'aménagement de la RN164 au niveau de Merdrignac

S'inscrit comme un maillon de ce projet historique d'aménagement de la RN164.

Un premier tracé identifié en 1995 dans le secteur de Merdrignac.

Un comité de suivi, présidé par le Préfet, a été mis en place, associant élus et acteurs locaux à la conduite des réflexions



Pourquoi concerter?

- **Pour informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations.
- **Pour écouter** les avis de la population et de ses représentants.
- **Pour dialoguer** afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux de chacun.

[RN164]

9

Comment se déroule la concertation?

- Elle se déroule dans des conditions qui ont été soumises à l'avis des communes concernées.
- Elle a lieu du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015.
- A l'issue de la concertation, un bilan en sera tiré, qui sera lui aussi soumis à l'avis des communes avant d'être approuvé puis rendu public.

[RN164]

1

Comment s'informer et participer?

- Réunion publique le mardi 3 février 2015 à Merdrignac (salle des fêtes)
- Permanence en mairie de Merdrignac le vendredi 6 février 2015 de 10h00 à 17h00
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Plaquette d'information
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- Adresse mail pour donner son avis ou poser une question (rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr)

[RN164]

1

LE DEROULEMENT DES ETUDES

Les étapes d'un projet routier (1)

- D'abord des études dites « préalables » :
 - Diagnostic du territoire, analyse des enjeux et des contraintes
 - Étude et comparaison de différentes variantes de projet
 - Choix et approfondissement d'une variante pour en fixer toutes les caractéristiques, et élaborer l'étude d'impact du projet
- Mise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- La DUP est l'« acte de naissance » du projet, qui autorise le maître d'ouvrage à acquérir les terrains nécessaires et à le réaliser

[RN164]

1

Les étapes d'un projet routier (2)

- Après la DUP :
 - Accomplissement de différentes procédures : archéologie, loi sur l'eau, dérogations relatives aux impacts sur les espèces ou habitats protégés, aménagement foncier éventuel...
 - Acquisitions foncières
 - Études de détail
 - Lancement des travaux

[RN164]

1

Où en sommes-nous? Où se place la concertation?

La concertation intervient ici au stade du choix de la variante à approfondir.

Un délai de 6 à 8 ans minimal est ensuite nécessaire pour la mise en service du nouveau tronçon de route.



Les études réalisées

- Moyens et thématiques :
 - Investigations de terrain pour les milieux naturels, la faune et flore et l'occupation du sol
 - Diagnostic socio-économique et agricole
 - Étude paysagère
 - Enquête et étude de trafic
 - Mesures de bruit et modélisations
 - Diagnostic technique (géométrie de la route) et étude de tracés
 - Diagnostic sécurité routière
 - Diagnostic hydraulique et hydrologique

LES ENJEUX DU PROJET



1

Un enjeu de mobilité et de sécurité

- Un trafic croissant sur la RN164 (+ 17 % en 10 ans sur le secteur)
- Une forte fréquentation par les Poids Lourds : 19 à 22% du trafic suivant les sections, mais +24% en 10 ans
- Une progression qui va se poursuivre :
 - de 6 500/7 300 véhicules/jour aujourd'hui selon les sections du projet, à 10 600/11 600 véhicules/jour environ en 2035 sans aménagement
- Un enjeu de sécurité : sur la RN164, les sections qui ne sont pas encore à 2x2 voies sont nettement plus accidentogènes : sur le secteur de Merdrignac, 5 accidents corporels entre 2005 et 2011 entraînant 2 décès et 5 hospitalisations
- Peu d'offre alternative à la voiture possible sur le territoire : le désenclavement ne peut qu'être routier

Un enjeu de développement

- Un territoire où la démographie est en progression et où le niveau d'emploi s'est maintenu
- Un bassin d'emploi essentiellement rural et tourné vers l'agroalimentaire malgré une diminution non négligeable du nombre d'exploitations entre 2000 et 2010.
- Une accessibilité au reste de la Bretagne et de la France à améliorer
- La RN164, un élément moteur pour la dynamique économique et l'attractivité de ce territoire



L'enjeu agricole

- L'agriculture est une des activités dominante du territoire tournée vers l'élevage hors sol et bovin
 - Enjeu fort :
 - limiter l'emprise du projet sur les surfaces agricoles (mais également sur les zones humides et sur les zones boisées qui doivent être généralement compensées... sur des surfaces agricoles)
 - remédier au fractionnement et à l'enclavement des parcelles agricoles
- Importance d'une étude d'impact agricole pour la solution retenue.



Des enjeux environnementaux à appréhender à leur juste mesure

- La problématique environnementale occupe une place importante dans l'élaboration d'un projet routier. Il s'agit principalement de préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur, et de conserver la structure et l'identité du paysage
- On note ici la présence d'une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) au sein du périmètre étudié : la forêt de la Hardouinai.
- Tout particulièrement, le projet devra s'attacher :
 - à préserver les continuités écologiques au niveau de la forêt de la Hardouinai, des ruisseaux rencontrés dans les secteurs d'étude (ruisseau de Cancaval, de Kerméré, du Pont-Herva...),
 - à prendre en compte les habitats et les espèces d'intérêts communautaires et/ou protégées, ainsi que les bois classés et les zones humides

[RN164]

21

Échanges avec la salle

[RN164]

2

LES VARIANTES ETUDIEES

[RN164]

2

La démarche de recherche de tracés

- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment étayé pour rechercher les tracés avec le moins d'impacts

- La conception vise à :
 - **Éviter** les impacts sur les enjeux principaux : démolition d'habitations ou de bâtiments d'exploitation, zones humides, destruction d'habitat et d'espèces protégées...
 - **Réduire** les impacts : protections phoniques, aménagements paysagers, passages pour la faune...
 - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en recréant des zones humides, des haies ou des boisements par exemple

[RN164]

24

Un principe de base

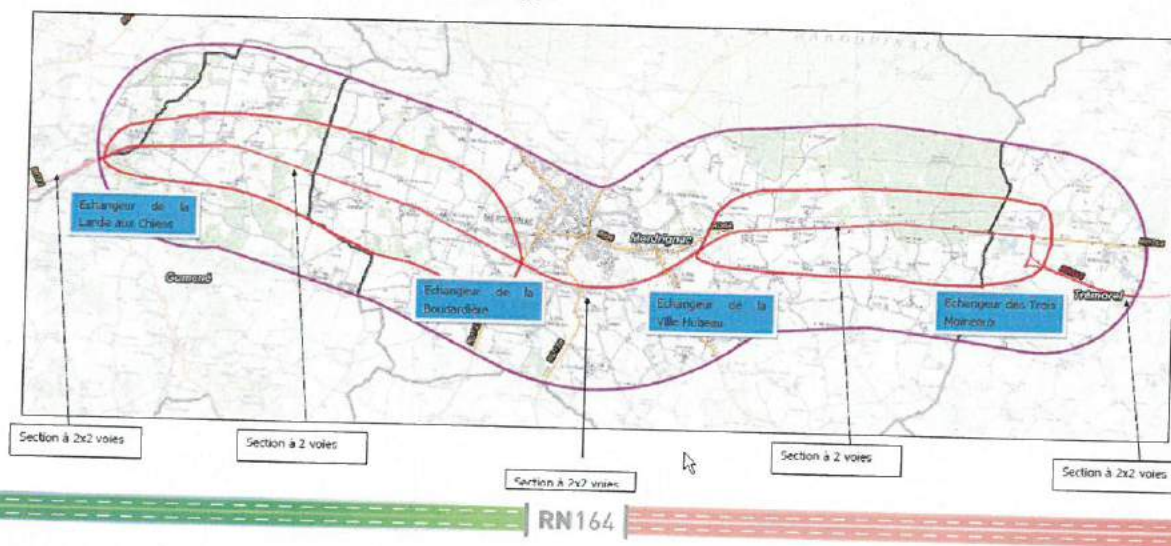
- Plus que jamais, démontrer que le projet tel qu'il a été conçu permet de réduire les impacts sur l'environnement et justifier le choix au regard des différents enjeux (l'appréciation du moindre impact pour un prix acceptable)
- Une exigence : **étudier des variantes**, bien examiner les différentes familles de solution possibles, sans a priori
- Il en va de la sécurité juridique du projet, mais aussi évidemment de sa qualité, qui engage le territoire pour des décennies

RN164

25

Présentation du projet

- Le projet prévoit d'aménager la RN164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de Merdrignac :
 - section Ouest : entre le créneau de la Lande aux Chiens et la déviation de Merdrignac
 - section Est : entre la déviation de Merdrignac et la déviation de Trémorel

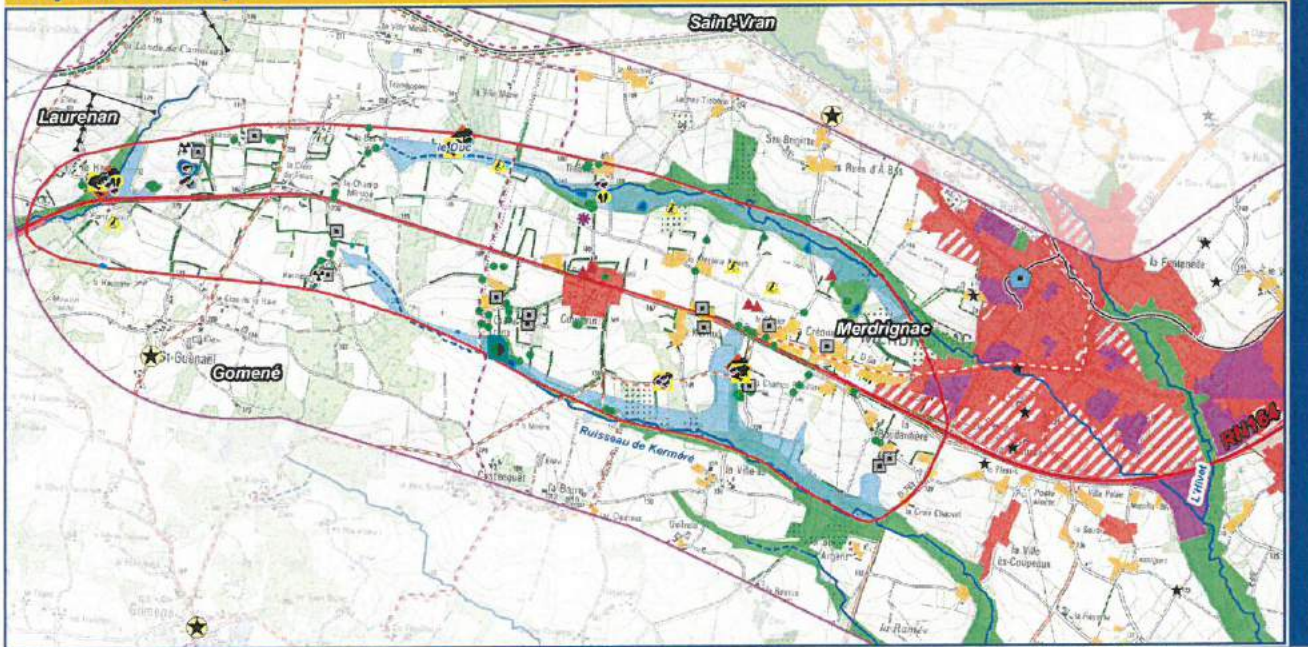


RN164

Carte de synthèse des enjeux du secteur Ouest

La synthèse des enjeux

Planche 1

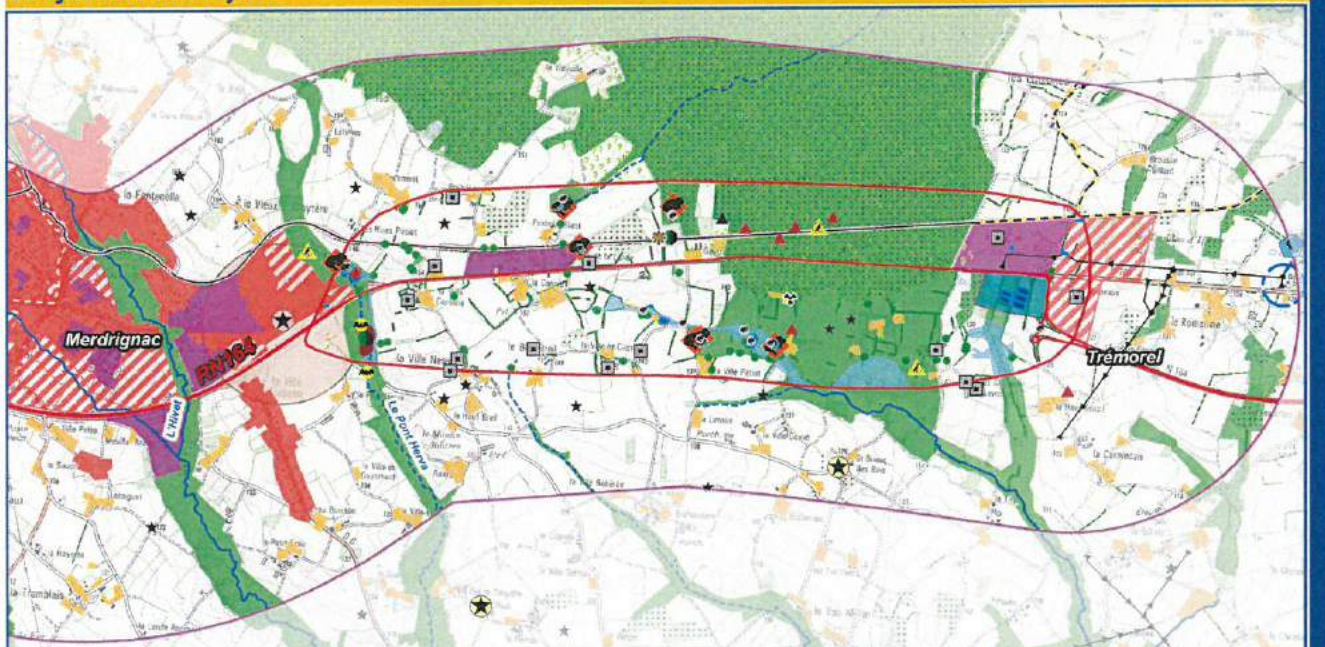


Légende Aire d'étude rapprochée Aire d'étude éloignée Limites communales RN 154 Routes départementales	Milieu humain Zones urbanisées et bourg Habitus Zones d'activités Zones d'habitat Station d'épuration Sites archéologiques Monument historique inscrit du Vieux-Bourg Edifice non protégé - chapelle Exploitation agricole	Monument Historique inscrit (R > 500 m) Ligne électrique Canalisation d'eau potable et d'assainissement Fibre optique POIR (Plan de PLU) Autre circuit pour mode de déplacement doux Circuit de grande randonnée Vies vertes	Milieu physique Cours d'eau intermittent Cours d'eau permanent Zone humide Source et Point d'eau Clés de l'eau Réservoir d'eau Zone naturelle ZNIEFF 2 Inondation Adversités Plantations à conserver (hors du PLU) Haies (hors PLU)	Enjeux biologiques Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 11) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 12) Amphibiens protégés en France (article 13) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 11) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 12) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 13) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 14) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 15) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 16) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 17) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 18) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 19) Oiseaux inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 20)	Habitat protégé Mares humides habitées Prairies humides oligotrophes	INGEROP CERESCI 0 250 500 1 000 Mètres Point de carte : Dattes_800r0208 Sources : IGN, CERESCI Carte réalisée par Ingerop Conseil et Ingénierie - 2014
	Médrignac : 2014_11-04_0701_PD_004					

Carte de synthèse des enjeux du secteur Est

La synthèse des enjeux

Planche 2



Légende Aire d'étude rapprochée Aire d'étude éloignée Limites communales RN 154 Routes départementales	Milieu humain Zones urbanisées et bourg Habitus Zones d'activités Zones d'habitat Station d'épuration Sites archéologiques Monument historique inscrit du Vieux-Bourg Edifice non protégé - chapelle Exploitation agricole	Monument Historique inscrit (R > 500 m) Ligne électrique Canalisation d'eau potable et d'assainissement Fibre optique POIR (Plan de PLU) Autre circuit pour mode de déplacement doux Circuit de grande randonnée Vies vertes	Milieu physique Cours d'eau intermittent Cours d'eau permanent Zone humide Source et Point d'eau Clés de l'eau Réservoir d'eau Zone naturelle ZNIEFF 2 Inondation Adversités Plantations à conserver (hors du PLU) Haies (hors PLU)	Enjeux biologiques Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 11) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 12) Amphibiens protégés en France (article 13) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 14) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 15) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 16) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 17) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 18) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 19) Amphibiens inscrits à l'annexe II de la directive Habitat et protégés en France (article 20)	Habitat protégé Mares humides habitées Prairies humides oligotrophes	INGEROP CERESCI 0 250 500 1 000 Mètres Point de carte : Dattes_800r0208 Sources : IGN, CERESCI Carte réalisée par Ingerop Conseil et Ingénierie - 2014
	Médrignac : 2014_11-04_0701_PD_004					

Les caractéristiques du projet (1)

- Une route à 2x2 voies
- Vitesse limitée à 110 km/h
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN164) :
 - 4 échangeurs existants situés aux extrémités de chaque section, bien répartis (5 km – 2 km – 7 km)



- toutes les variantes prévoient de compléter l'échangeur de la Ville Hubeau (au $\frac{3}{4}$ complet aujourd'hui) et le $\frac{1}{2}$ échangeur provisoire des Trois Moineaux

[RN164]

29

Les caractéristiques du projet (2)

- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles,...), y compris sur la déviation de Merdrignac
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits, de rabattement vers les échangeurs, de desserte des riverains de la RN164
 - réutilisation au maximum des voies existantes pour limiter les emprises et les nouvelles coupures parcellaires
- Aire de repos envisagée dans le secteur de Plémet ou de Merdrignac

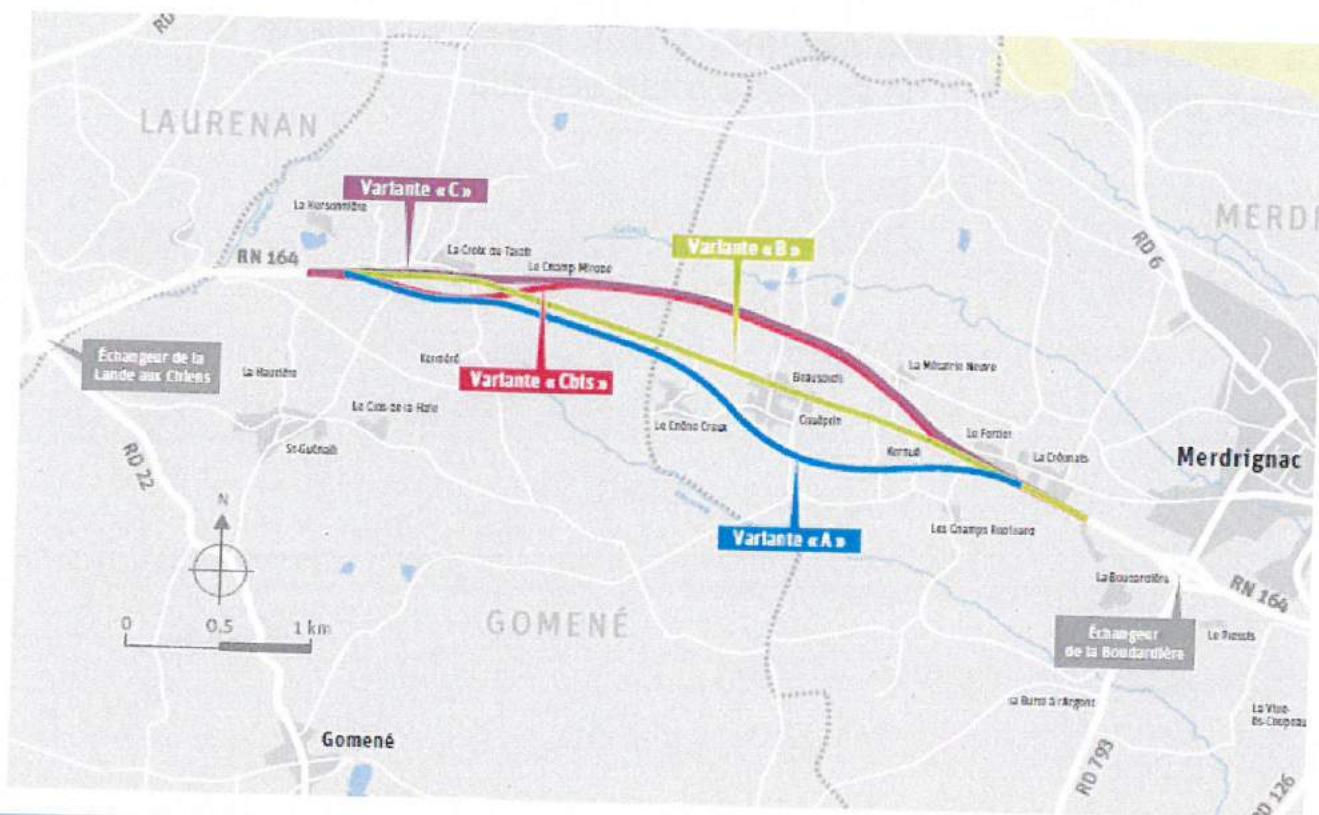
[RN164]

À ne pas oublier

- La conception d'une route est un exercice long, qui résultera de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires
- Les variantes présentées ici ne sont pas des tracés définitifs. La conception et le coût de la solution retenue s'affineront :
 - en fonction des enseignements de la concertation
 - dans les études de détail à venir
- Le maître d'ouvrage s'efforce néanmoins de présenter les éléments les plus précis possibles à chaque stade d'étude

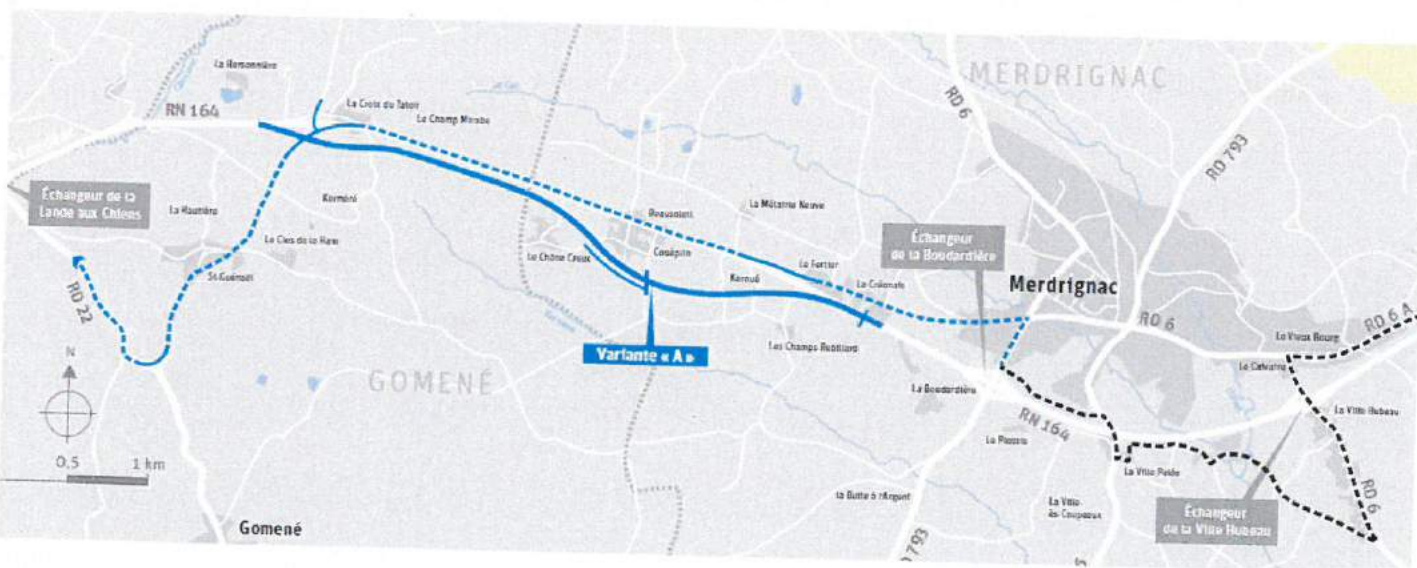
LA SECTION OUEST

Les 3 variantes soumises à concertation



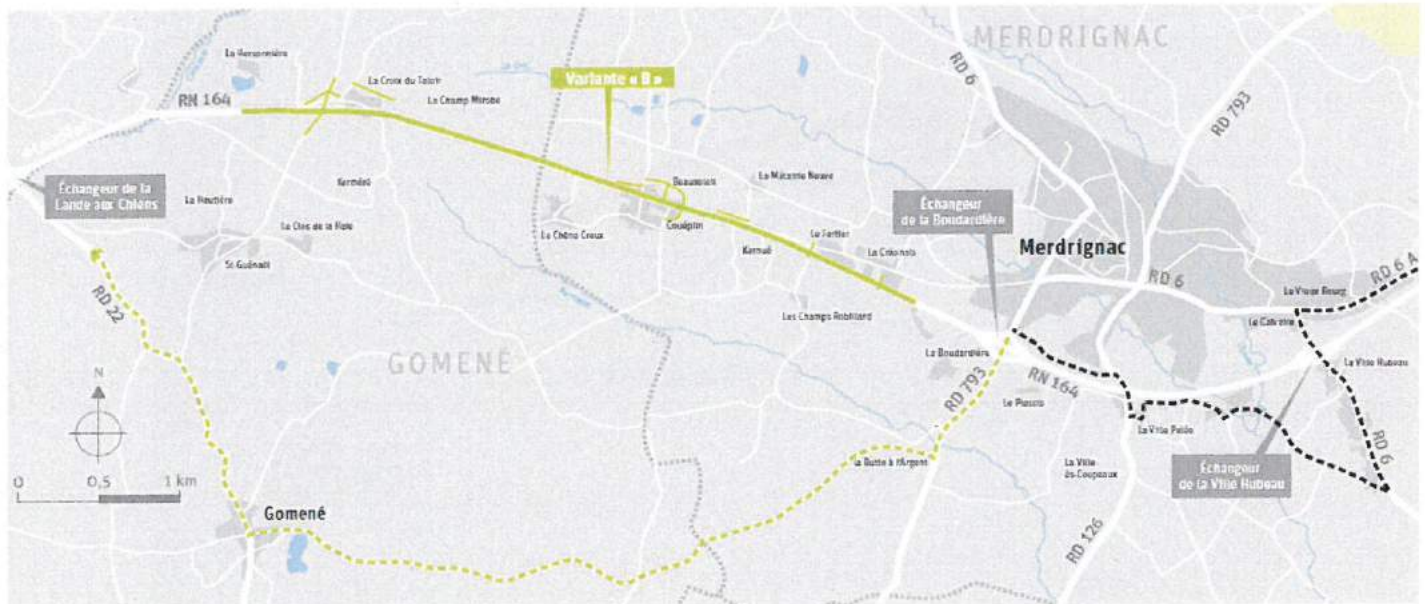
Les variantes proposées (1)

- La variante A «au sud de la RN actuelle »**, contourne les hameaux de Kernué et Couéplin par le sud. 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 Taloir



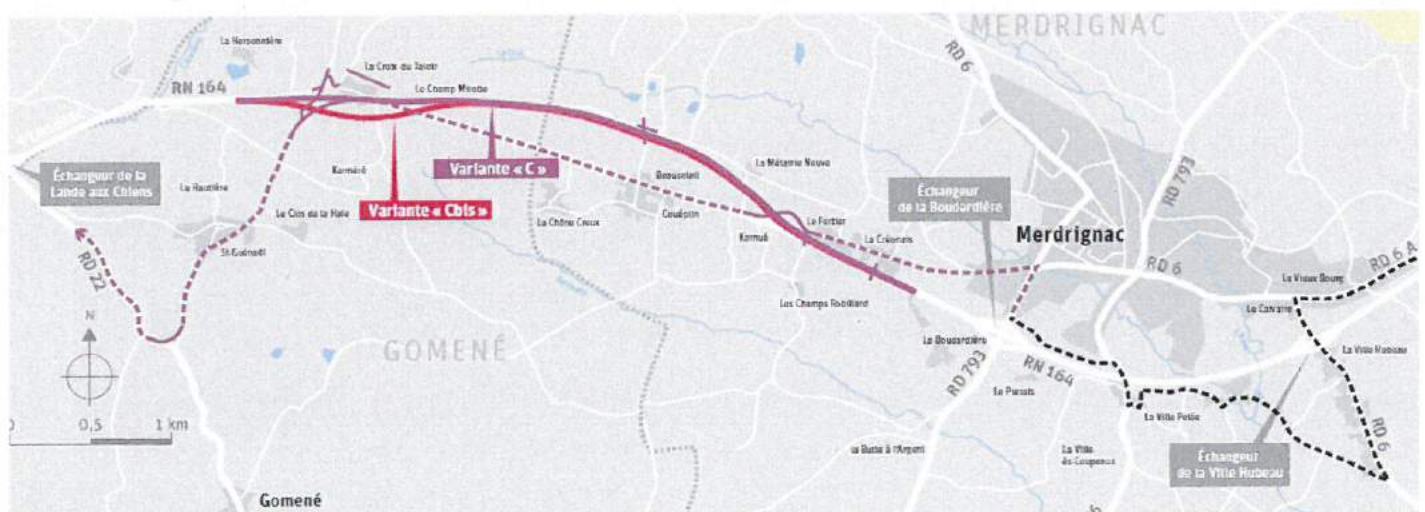
Les variantes proposées (2)

- **La variante B « Aménagement Sur Place »** consiste à élargir d'un côté et/ou de l'autre la route actuelle

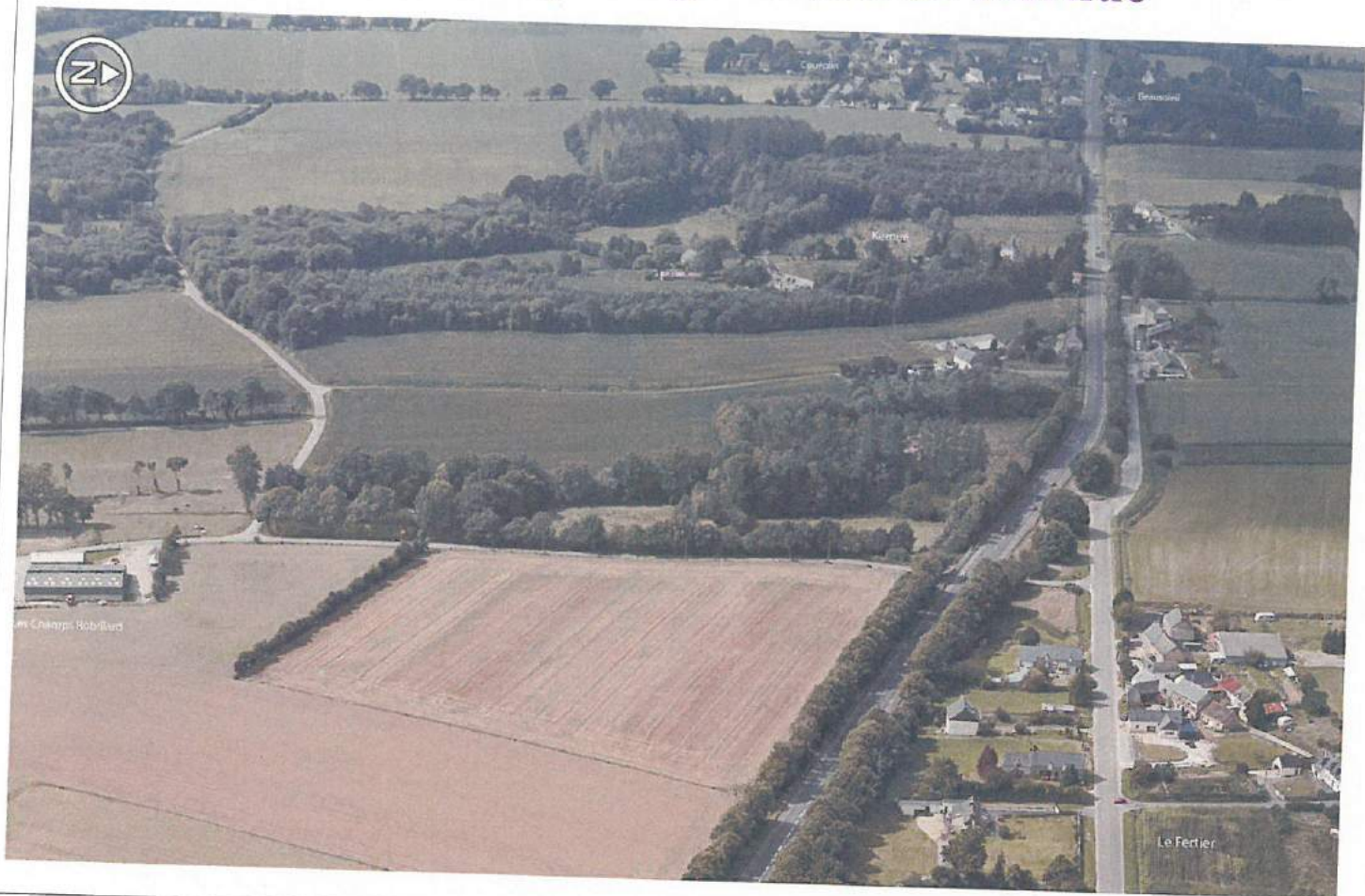


Les variantes proposées (3)

- **La variante C « au nord de la RN actuelle »**, contourne 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 sous-variante Cbis**, s'éloigne des hameaux de La Croix du Taloir et du Champ Mirobé en contournant La Croix du Taloir par le Sud



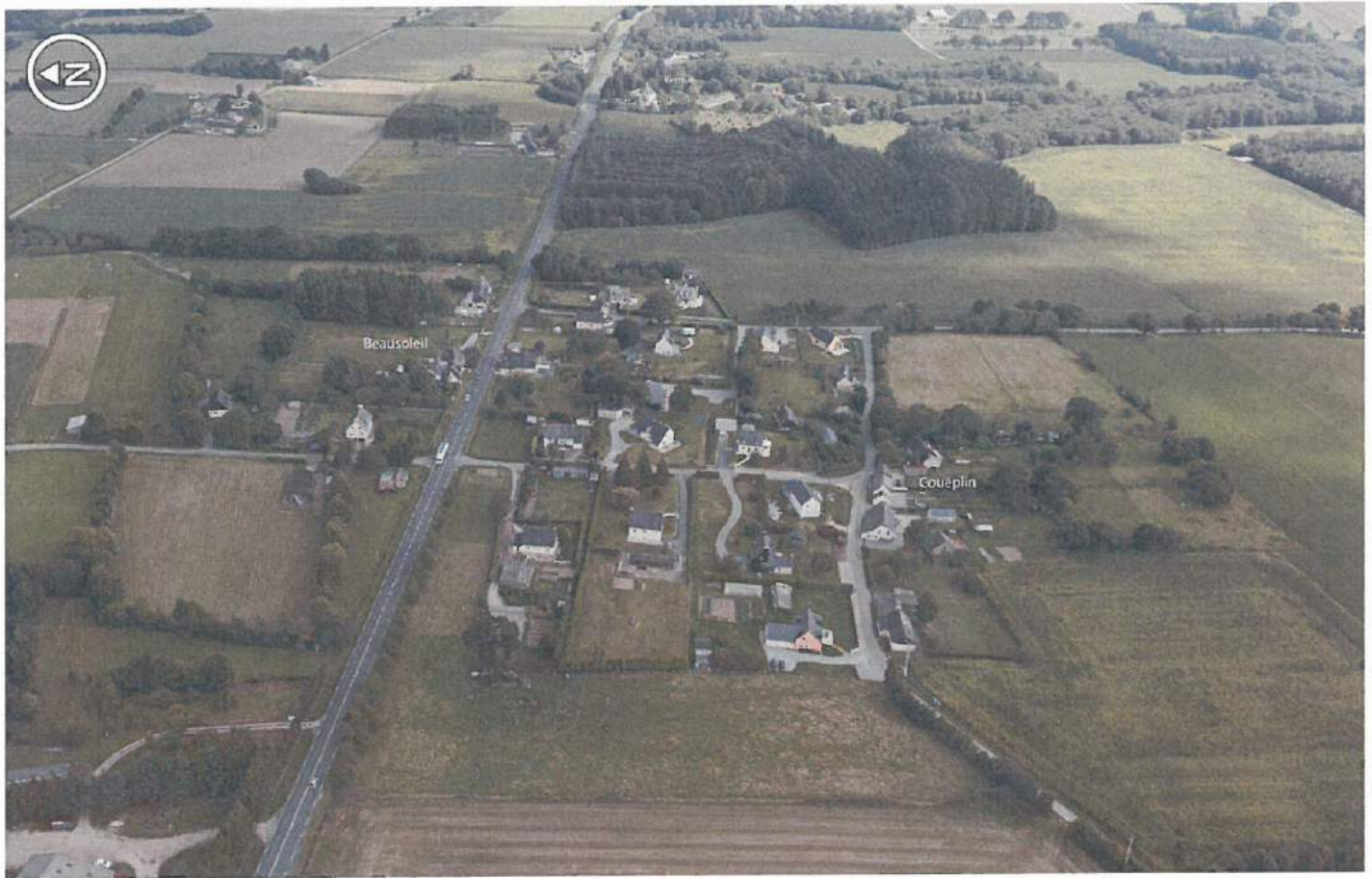
Variante A : passage au sud de Kernué



Variante A : passage au sud de Kernué



Variante A : passage au sud de Couéplin



Variante A : passage au sud de Couéplin



Variante B : secteur Beausoleil/Couéplin



Variante B : secteur Beausoleil/Couéplin



Variante B : secteur de La Croix du Taloir



Variante B : secteur de La Croix du Taloir



Variante C : secteur de La Croix du Taloir



Variante C : secteur de La Croix du Taloir



Variante Cbis : secteur de La Croix du Taloir



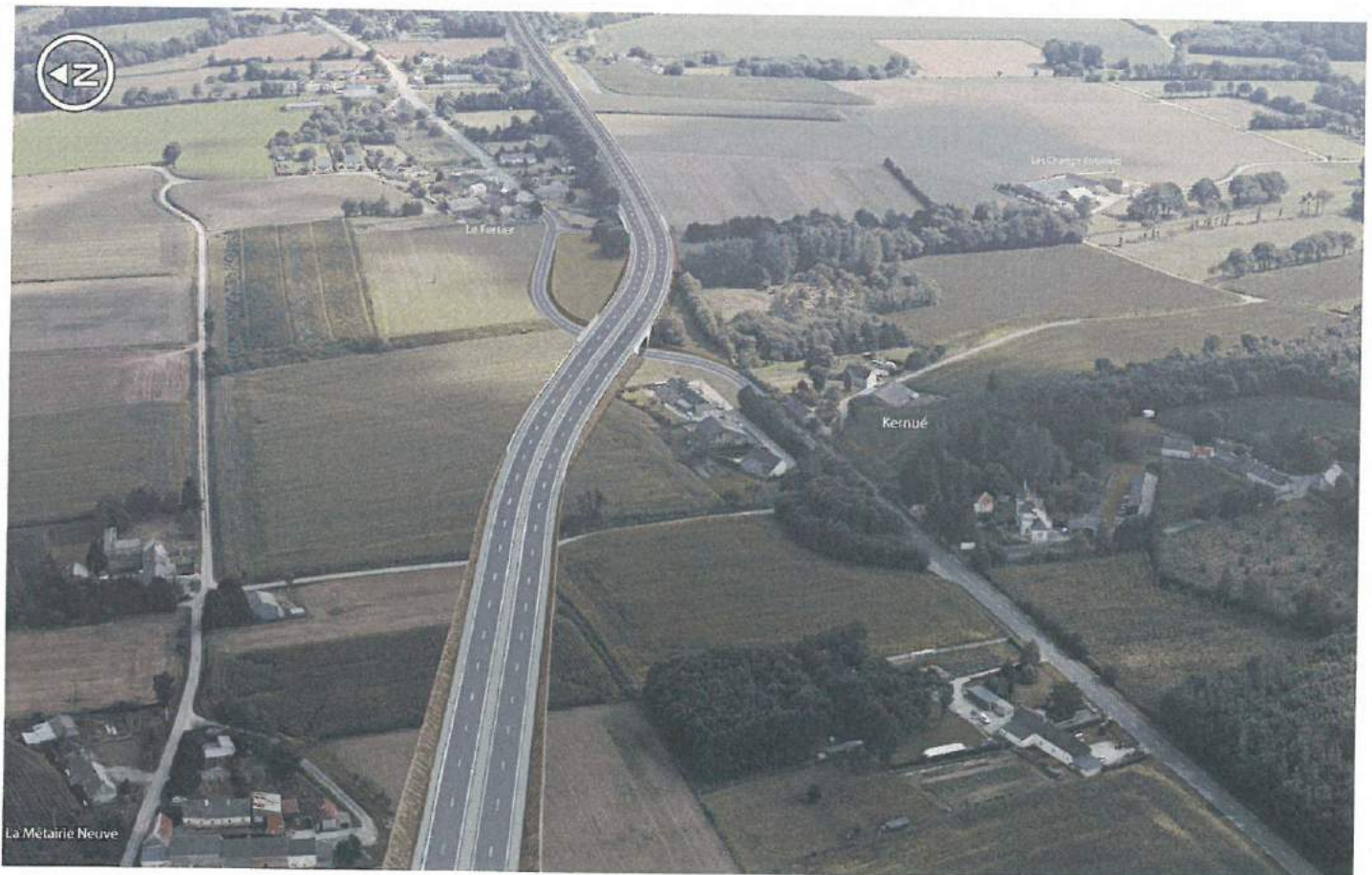
Variante Cbis : secteur de La Croix du Taloir



Variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



Variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



SECTION OUEST

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE



5

La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres

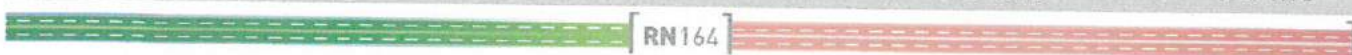
De premiers indicateurs de comparaison (1)

Thème	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Habitations à acquérir	A priori aucune	A priori 1 à Kernué et 1 à Beausoleil	A priori aucune	A priori aucune
Nombre d'habitations soumises à plus de 60 dB	23	45	33	30
Surface agricole impactée	15,4 ha	4,9 ha	13,1 ha	14,6 ha
Fonctionnement des sites d'exploitation agricole	Coupe 2 sites : Kerméré et Le Chêne Creux	-	-	Coupe 1 site : Kerméré



De premiers indicateurs de comparaison (2)

Thème	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Surface de zone humide impactée	6 000 m ²	900 m ²	150 m ²	150 m ²
Impacts sur les milieux naturels	Triton marbré et nouvelle coupure de boisements	Faible	Faible	Faible
Itinéraires de substitution	Par la RN164 actuelle et VC vers St-Guénaël	Par la RD793, la VC vers Gomené et la RD22	Par la RN164 actuelle et VC vers St-Guénaël	Par la RN164 actuelle et VC vers St-Guénaël
Activité économique (garage de la Croix du Taloir)	Impact sur l'activité station-service (plus d'accès direct)	Garage isolé, à 2km de l'itinéraire de substitution	Impact sur l'activité station-service (plus d'accès direct)	Impact sur l'activité station-service (plus d'accès direct) Accès au garage plus aisé que pour la variante C
Coût TTC	22 M€	22 M€	25 M€	25 M€



Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Milieu physique	Peu défavorable	Favorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Milieu naturel	Peu défavorable	Favorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Paysage	Peu défavorable	Favorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Milieu agricole	Très défavorable	Favorable	Peu défavorable	Très défavorable
Milieu humain	Peu défavorable	Très défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Développement économique et aménagement du territoire	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable
Contraintes techniques	Peu défavorable	Très défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Coût	22 M€	22 M€	25 M€	25 M€



Que peut-on dire de la variante A ?

- En évitant les principaux hameaux, cette variante n'engendre pas de destruction de bâti. Elle limite aussi les impacts sur le milieu humain
- Elle est toutefois 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)



Que peut-on dire de la variante B ?

- Cette variante « Aménagement sur place » limite la consommation de surfaces agricoles et la fragmentation des parcelles agricoles
- 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 RN164
- 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.



RN164

57

Que peut-on dire 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.
- Elle présente un coût plus important que les deux précédentes variantes
- 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



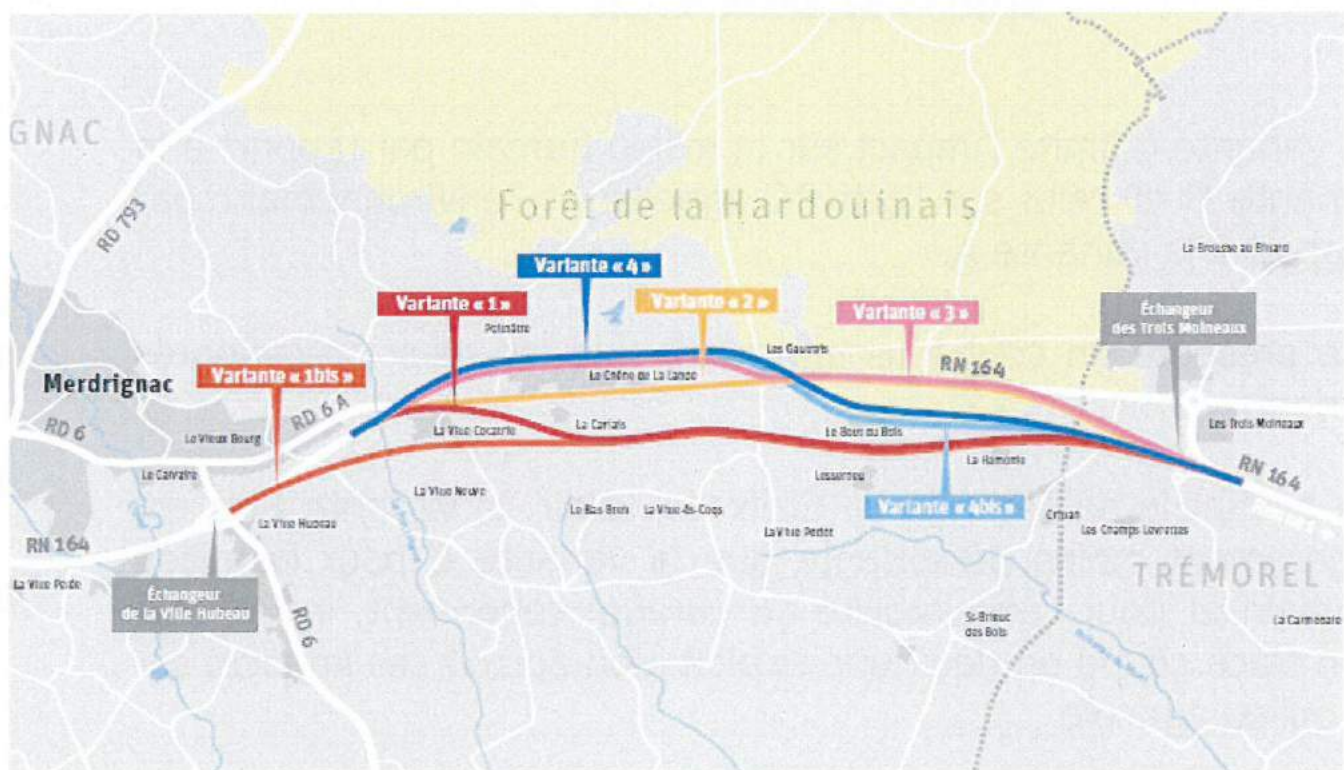
RN164

58

LA SECTION EST



Les 4 variantes soumises à concertation



Les variantes proposées (1)

- **La variante 1 «au sud de la RN actuelle »**, passe au sud de la forêt de la Hardouinais entre les hameaux de la Harmonie et du Bout du Bois, puis au sud de la Cariais avant de rejoindre la voie existante avant le hameau de la Ville Cocatrie
- **La 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.



Les variantes proposées (2)

- **La variante 2 « Aménagement Sur Place »** consiste à élargir d'un côté et/ou de l'autre la route actuelle



Les variantes proposées (3)

- **La variante 3**, consiste à élargir d'un côté et/ou de l'autre la route actuelle dans la traversée de la forêt de la Hardouinais, 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.

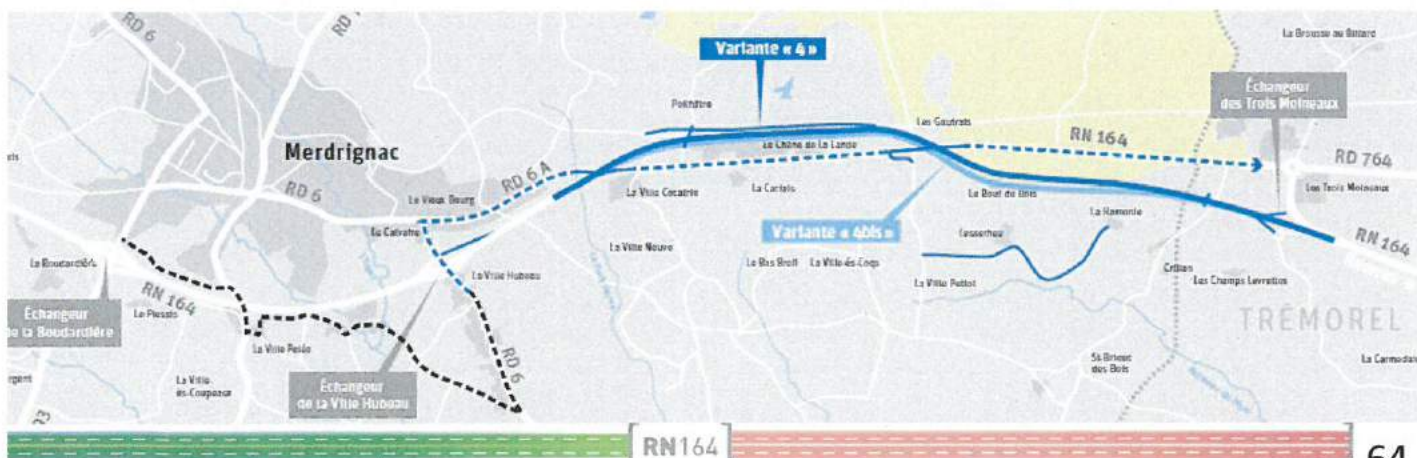


RN164

63

Les variantes proposées (4)

- **La variante 4**, traverse la forêt de la Hardouinais au nord du hameau du Bout du Bois, avant de franchir la RN164 à l'ouest du hameau des Gautrais et de passer au nord de la zone d'activités comme dans la variante 3.
- **La sous-variante 4bis**, passe en lisière sud de la forêt, dans le hameau du Bout du Bois, avant de franchir la RN164 à l'ouest du hameau des Gautrais et de passer au nord de la zone d'activités.



RN164

64

Variante 1 : passage au droit de La Ville Cocatrie



Variante 1 : passage au droit de La Ville Cocatrie



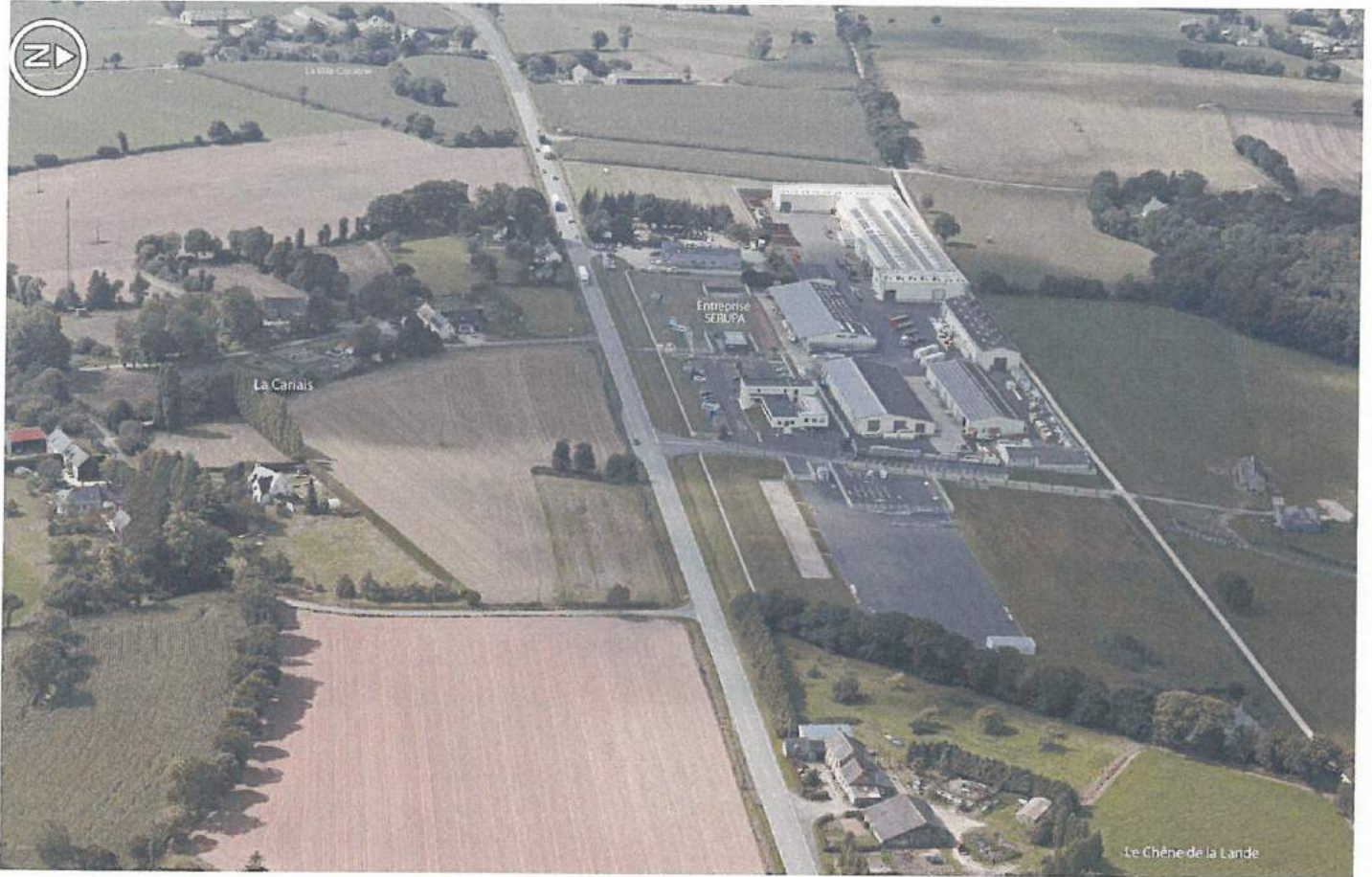
Variante 1bis : passage au sud de La Ville Cocatrie



Variante 1bis : passage au sud de La Ville Cocatrie



Variante 2 : secteur de La Cariais



Variante 2 : secteur de La Cariais



Variante 2 : secteur des Gautrais



Variante 2 : secteur des Gautrais



Variante 3 : passage au nord de la zone d'activité



Variante 3 : passage au nord de la zone d'activité



Variante 4 : passage au sud de la forêt de la Hardouinais



Variante 4 : passage au sud de la forêt de la Hardouinais



Variante 4bis : passage en lisière de la forêt de la Hardouiniais



Variante 4bis : passage en lisière de la forêt de la Hardouiniais



SECTION EST

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE



La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres

De premiers indicateurs de comparaison (1)

Thème	Variante 1	Sous-var. 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Sous-var. 4bis
Habitations à acquérir	A priori aucune	A priori aucune	1 maison en face Ets SERUPA	A priori aucune	A priori aucune	2 maisons au Bout du Bois
Nombre d'habitations soumises à plus de 60 dB	19	7	24	23	19	17
Surface agricole impactée	17,1 ha	19,2 ha	11,2 ha	14,1 ha	14,9 ha	16,5 ha
Fonctionnement des sites d'exploitation agricole	-	Coupe 1 site : La Ville Cocatrie	-	-	-	-



De premiers indicateurs de comparaison (2)

Thème	Variante 1	Sous-var. 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Sous-var. 4bis
Surface de zone humide impactée	6 300 m ²	4 900 m ²	900 m ²	1 400 m ²	1 400 m ²	1 400 m ²
Emprise sur la forêt	1,5 ha	1,6 ha	6 ha	5,5 ha	7,4 ha	4,1 ha
Impact sur les milieux naturels	Impact limité	Impact limité	Aggravation coupure forêt Proximité habitats amphibiens	Aggravation coupure forêt Proximité habitats amphibiens	Nouvelle coupure forêt Proximité habitats amphibiens	Coupe au sud forêt Proximité habitats amphibiens
Itinéraires de substitution	Par la RN164 actuelle	Par la RN164 actuelle	Par VC existantes et itinéraire de substitution créé au nord des Ets SERUPA	Par VC existantes et la RN164 actuelle	Par VC existantes et la RN164 actuelle	Par VC existantes et la RN164 actuelle
Coût TTC	30 M€	30 M€	32 M€	32 M€	31 M€	31 M€



Synthèse de l'analyse comparative

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



Que peut-on dire de la variante 1 et de sa sous-variante 1bis?

- La variante 1, dont le tracé évite la forêt de la Hardouinai, est celle qui limite le plus les impacts sur le milieu naturel, et notamment sur les déplacements d'espèces
- Elle est toutefois la plus pénalisante pour l'activité agricole
- En passant sous le hameau de la Ville Cocatrie, la sous-variante 1bis améliore le cadre de vie des habitants de ce hameau. Cependant, ses impacts sur le milieu agricole sont encore plus forts (coupure d'une exploitation en deux).



Que peut-on dire de la variante 2?

- Cette variante « Aménagement sur place » est celle qui a le moins d'impact sur le parcellaire agricole
- Toutefois, elle entraînera la destruction d'une habitation et sera source de nuisances pour les habitations situées en bordure de la RN164
- En accentuant la coupure au sein de la forêt de la Hardouinais, elle est fortement pénalisante pour le milieu naturel.



25

Que peut-on dire de la variante 3?

- Cette variante en aménagement sur place dans la traversée de la forêt de la Hardouinais a un impact modéré sur le parcellaire agricole comme la variante 2
- En outre, en passant au nord de la zone d'activités après le passage de la forêt, elle limite les impacts sur les hameaux Le Chêne de la Lande, la Cariais et la Ville Cocatrie. Le hameau des Gautrais sera par contre affecté
- Cette variante, 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.



26

Que peut-on dire de la variante 4 et de sa sous-variante 4bis?

- Cette variante qui traverse la partie sud de la forêt de la Hardouiniais a un impact modéré sur le parcellaire agricole comme les variantes 2 et 3
- En passant au nord de la zone d'activités après le passage de la forêt comme la variante 3, elle limite également les impacts sur les hameaux Le Chêne de la Lande, la Cariais et la Ville Cocatrie et affecte le hameau des Gautrais
- Cette variante, qui crée une coupure supplémentaire dans la forêt de la Hardouiniais, est la plus pénalisante pour les milieux naturels et le paysage
- 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 et a un impact plus fort sur les milieux agricoles que les variantes 3 et 4.

Échanges avec la salle

Participer à la concertation

- Le dossier de concertation et les plans des variantes, consultables sur Internet ou dans les mairies
- Le maître d'ouvrage à l'écoute de toutes les interrogations : en permanence publique, par mail, par courrier
- Les collectivités, administrations, associations, chambres consulaires, sont directement interrogées

[RN164]

an

La suite

- Bilan de la concertation mi-2015
- Étude de la solution retenue et/ou études complémentaires
- Puis phase de recueil d'avis obligatoires, dont celui de l' « Autorité Environnementale » (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), autorité administrative nationale indépendante
- Mise à l'enquête publique préalable à la DUP
- Poursuite de la concertation : comité de suivi des études, permanence avec les riverains, etc.

[RN164]

an

Annexes 7 : Affiche de la réunion publique et
plaquette d'information



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merdrignac

CONCERTATION PUBLIQUE
Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015



[RN164]



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

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



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

→ Les principes de la concertation

Prévue par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, la concertation préalable vise à informer le public sur le projet, écouter les avis de chacun et dialoguer sur les différentes variantes soumises au débat. Un temps d'échange utile pour que le maître d'ouvrage prenne la mesure des attentes des usagers et des collectivités et les intègre au projet définitif.

■ Des outils pour s'informer

→ Consulter le dossier de concertation :

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

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

■ Des rendez-vous pour dialoguer

→ Une réunion publique se tiendra dans la salle des fêtes de Merdrignac, le mardi 3 février 2015 à 18h30 : le projet sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.

→ Donner votre avis, tout au long de la concertation : via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

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

■ Les suites à donner à la concertation

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

La variante retenue fera ensuite l'objet d'études techniques approfondies en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation.

S'ouvrira alors une nouvelle séquence de deux à trois ans au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques et les éventuelles démarches d'aménagement foncier. Ceci permettra le démarrage des travaux en 2019-2020, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

■ Financement du projet

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



[RN164]



Concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merdrignac

RÉUNION PUBLIQUE
le mardi 3 février 2015 à 18h30

Salle des fêtes de Merdrignac
13 rue Chanoine Le Texier 22230 Merdrignac

Pour vous informer

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

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

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

Pour donner votre avis ou poser vos questions

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

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

[RN164]



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Annexe 8 : Compte rendu de la réunion
publique

Mise à 2 x 2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

Concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015

Compte-rendu de la réunion publique du 3 février 2015 Salle des Fêtes à Merdrignac

Intervenants :

M. GOMI Patrick	DREAL Bretagne – Adjoint au Chef de la Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
Mme. DOUANE Lucile	Bureau d'Études Ingerop
M. PRAT Bernard	Bureau d'Études Ceresa

M. GOMI :

- ouvre la réunion devant une assistance d'environ 200 personnes, en priant d'excuser l'absence du Préfet qu'il représente
- prie d'excuser également M Lahellec, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne, qui devait être présent mais a été retenu
- rappelle l'importance pour l'État et la Région de la mise à 2x2 voies de l'intégralité de la RN164, les financements importants consacrés à son aménagement, à parts égales par l'État et la Région, dans les programmes d'investissement et notamment dans le nouveau Contrat de Plan État-Région 2015-2020
- souligne que la mise à 2x2 voies de la RN164 est un des objectifs majeurs du Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé fin 2013 par le Premier Ministre

Il présente l'état d'avancement de la mise à 2x2 voies de la RN164 puis rappelle les objectifs et les modalités de la concertation, dont la réunion publique est une étape importante. Après avoir présenté succinctement le principe des études, l'avancement du projet et les enjeux et contraintes inhérents, un premier échange est proposé à la salle.

M Didier CARRE, habitant dans le secteur ouest en fin de 2 x 2 voies au niveau de Kernué, intervient en son nom mais aussi au nom de sa mère et de sa sœur. Il évoque la position de sa maison qui sera touchée quelle que soit la variante car à moins de 60m de la route et demande si son habitation et les habitations voisines bénéficieront d'écran antibruit et de quel type.

Il évoque l'étang de Kernué lui appartenant qui est un plan d'eau arboré refuge pour la vie animale, réserve d'eau pour les pompiers et lieu de promenades apprécié par les riverains du secteur.

Il évoque le photomontage page 19 du dossier de concertation qui montre bien la Variante A passant à quelques mètres de cet étang qui fait aussi partie d'une zone humide.

Il ajoute que les vents dominant viennent de l'ouest et porteraient les bruits de la route. Ainsi, si la variante A était retenue, ce lieu de rencontre et de vie actuellement apprécié des riverains deviendrait infréquentable.

Il considère enfin que la variante A présente 3 virages successifs alors que la variante C ne présente qu'une seule courbe. Il rappelle que les études de sécurité montrent que les virages sont sources d'accident . Son choix va donc pour la variante C qu'il juge être la meilleure à condition que des écrans antibruit soient prévus pour protéger les habitations.

M. GOMI indique que des sonomètres ont déjà été mis en place au droit de certaines habitations représentatives de l'aire d'étude permettant de qualifier l'ambiance sonore initiale et de caler le modèle numérique qui sera utilisé pour quantifier les impacts du projet retenu. Il précise que les protections phoniques seront étudiées plus précisément lorsque le choix de la variante sera fait, en regardant, habitation par habitation, le dépassement ou non des seuils réglementaires et la mise en place de protections phoniques en conséquence. Il précise que les types de protections phoniques sont généralement des merlons ou des murs anti-bruit sur les secteurs où il y a plus de 3 habitations à protéger et des protections de façades pour les habitations isolées.

Il insiste sur l'obligation du Maître d'Ouvrage de compenser les impacts acoustiques du projet pour respecter les seuils réglementaires, avec l'engagement de réaliser des mesures vérificatives après la mise en service et l'éventuel ajout de mesures complémentaires jusqu'à l'obtention des seuils réglementaires.

Sur les courbes retenues, il indique que celles-ci respectent parfaitement les normes de conception géométrique et sont donc conformes et confortables pour une vitesse de 110km/h.

Concernant le plan d'eau, il a effectivement été identifié comme un secteur présentant des enjeux environnementaux notables avec la présence d'espèces remarquables et de zones humides.

Mme Régine ANGEE, Maire de Merdrignac, souligne l'importance de la mise à 2x2 voies de la RN164 pour le développement économique, l'attractivité du territoire. Cela va bien sûr impacter des intérêts particuliers qu'il faudra prendre en compte et essayer d'accompagner. Elle encourage les particuliers, pour les questions plus spécifiques, à venir les poser à la permanence du 6 février 2015.

M. GOMI reprend la présentation sur la démarche suivie pour rechercher les tracés, à partir d'un diagnostic général, la détermination de variantes pertinentes et variées qui ont été comparées sur de nombreuses thématiques en vue d'éclairer le choix. Il insiste sur la nécessité de bien étudier les différentes familles de variantes sans a priori et de démontrer que la variante retenue est bien celle qui minimise les impacts sur les différents enjeux. Cela permettra de choisir une variante de qualité marquant le territoire pour des décennies et de consolider la sécurité juridique de ce projet.

Le projet est décomposé en deux parties, une à l'ouest une à l'est, s'appuyant sur la déviation de Merdrignac déjà à 2x2 voies. Il rappelle les caractéristiques techniques et réglementaires du projet et notamment la création d'un itinéraire de substitution pour les usagers interdits sur les voies express. Pour cet itinéraire de substitution, le principe qui a été privilégié est la réutilisation au maximum des voies existantes afin de ne pas créer de nouvelles coupures et de limiter l'impact foncier agricole.

Mme Régine ANGEE demande si ces voies de substitution sont comptées dans les surfaces impactées.

M. GOMI rappelle qu'il s'agit essentiellement de calibrage de voies existantes mais que les emprises nécessaires pour réaliser ces itinéraires de substitution ou de rétablissement sont bien comptées dans les surfaces.

M. GOMI présente la section Ouest avec ses variantes A, B, C et la sous-variante Cbis.

M. Bernard SOHIER, ancien maire de Merdrignac, est content de voir qu'on arrive à l'aboutissement de l'aménagement car plus de 50 ans se seront écoulés, depuis le discours du Général de Gaulle en 1967 pour la mise à 3 voies de cet axe central en Bretagne.

M. Didier CARRE relève qu'il est dit que l'enjeu environnemental est primordial. Or, pour cette thématique, il constate que la variante A est bien la plus impactante. Il rappelle également que cette variante est la plus impactante pour les terres agricoles et que ce tracé présente plus de virages que la variante C.

M. GOMI répond que l'environnement est bien un enjeu fort comme d'autres enjeux (humains, développement, paysage,...) mais non primordial. Il rappelle qu'à ce stade les différents enjeux ne sont pas pondérés entre eux et que c'est principalement un des objectifs de la concertation publique que de confirmer ou de compléter les enjeux du secteur d'études par l'écoute des riverains y vivant quotidiennement.

M. Didier CARRE estime que pour l'impact humain, il a du mal à comprendre pourquoi la variante A est annoncée comme moins impactante que la variante C alors qu'il a l'impression qu'elle se rapprocherait de plus d'habitations.

M. GOMI répond que sur la variante qui sera retenue des calculs plus fins seront réalisés. Actuellement on s'est contenté de donner le nombre d'habitations situées dans une bande de 100m de part et d'autre de la

variante étudiée et d'estimer, en première approche et variante par variante, le nombre d'habitations qui seraient soumises à plus de 60dB. Il assure qu'il sera demandé au bureau d'études de vérifier ces indicateurs.

M. Dominique DAUNAY s'interroge sur la desserte du garage de la Croix du Taloir car, pour toutes les variantes proposées, il n'y aurait plus de possibilité d'intercepter le trafic de transit le jour où la RN164 sera mise à 2x2 voies. Il constate que dans ce cas il n'y aurait plus aucune station service le long de la RN164 de Rennes à Rostrenen. Il pose la question de l'opportunité d'implanter sa station service au sein de l'aire de repos évoquée dans le dossier de concertation.

M. GOMI indique que les aires de service sur les routes nationales sont des concessions qui sont gérées par la Direction Interdépartementale des Routes Ouest avec des procédures formelles de mise en concurrence. Or le trafic sur la RN164 semble trop faible pour attirer des pétroliers d'où le choix de la DIR Ouest de ne positionner que des aires de repos le long de la RN164 (une au tiers sur le secteur de Plémet-Merdrignac et une au deux-tiers sur le secteur de Rostrenen).

Il annonce enfin que les faibles trafics constatés au niveau du carrefour de La Croix du Taloir et la proximité de l'échangeur de La Lande aux Chiens ne peuvent justifier la mise en place d'un échangeur.

M. Jean Claude CHASSEBOEUF, élu à la chambre d'agriculture, estime qu'il est nécessaire que soit examiné l'aspect économique et pas uniquement l'aspect environnemental. Il note notamment que la variante A est provocatrice en touchant directement deux exploitations agricoles et, de son point de vue, la Variante C lui semble la plus réaliste. Pour le garage de La Croix du Taloir, il estime important de pouvoir conserver des accès directs à la RN164.

M. GOMI précise que pour répondre aux impacts du projet sur le monde agricole, il existe tout un catalogue de solutions : voies de désenclavement, passages agricoles, échanges parcellaires, indemnités financières, remembrement, ... On aura une connaissance précise des impacts agricoles seulement à l'issue de l'étude d'impact agricole qui ne sera menée que sur la variante retenue à l'issue de la concertation pour chaque exploitation concernée.

M. Jean-Claude CHASSEBOEUF demande si on ne peut pas créer une voie parallèle depuis La Lande aux Chiens jusqu'à la Croix du Taloir car les voies locales proposées et notamment la RD22 lui semblent totalement inadaptée au trafic poids-lourds.

M. GOMI rappelle la demande initiale du monde agricole de minimiser l'impact du projet routier sur le parcellaire agricole qui s'est traduite par ce choix partagé d'utiliser le plus possible les voiries existantes pour les itinéraires de substitution. Il indique également que la voie parallèle Nord suggérée traverse un secteur avec des enjeux environnementaux importants et indique que ce secteur sera étudié de façon affinée suivant la variante retenue.

Mme Régine ANGEE rappelle la composition du comité de suivi de ces études et que, parallèlement, la commune a constitué un groupe de travail qui a étudié communément les propositions faites par la DREAL. La conclusion de ce groupe de travail serait de privilégier la variante C car elle présente un moindre impact sur le milieu humain et le milieu agricole avec un itinéraire de substitution utilisant quasi-intégralement la RN164 actuelle. Cette variante C nécessiterait peut-être quelques améliorations à étudier au niveau du passage de La Métairie Neuve et pour la desserte du garage de La Croix du Taloir.

Par contre elle s'interroge sur la continuité de l'itinéraire de substitution au niveau de la déviation actuelle de Merdrignac, déviation qui n'a pas aujourd'hui de statut de voie express et peut donc être empruntée par tous véhicules. Elle ne souhaite pas que demain tous les engins agricoles notamment se mettent à traverser le centre bourg de Merdrignac et considère la proposition faite par la DREAL Bretagne comme peu réaliste notamment la réutilisation de la voirie neuve au Nord de la RN164.

Elle considère que la variante Cbis présenterait de gros impacts sur une exploitation agricole et elle se demande si les riverains présents à la réunion publique partageraient ce choix de la variante C.

M. GOMI rappelle que l'objet de cette réunion publique n'est pas de choisir définitivement les variantes retenues pour chaque secteur mais d'éclairer les riverains sur les spécificités de chacune des variantes et d'enrichir la connaissance par la DREAL des enjeux et contraintes de l'aire d'étude.

Avant de formuler leurs avis, il invite les riverains à consulter les dossiers et plans déposés en mairie (ou sur le site internet de la DREAL) afin de se faire leur propre idée sur les propositions de variantes et à donner leur point de vue sur les registres en mairie, par voie électronique à l'adresse dédiée ou par courrier

adressé à la DREAL.

Mme Régine ANGEE rajoute que l'itinéraire de substitution au sud de la Croix du Taloir n'est pas envisageable en raison des caractéristiques des voiries secondaires proposées.

M. Jean-Claude CHASSEBOEUF ajoute que faire passer la voie de substitution centrale au niveau de La Ville Pelée au sud de la déviation de Merdrignac est inenvisageable car la traversée de ce hameau est actuellement interdite aux poids lourds.

Mme Francette JAMET habitante du lieux dit Le Chêne Creux, estime que la variante A est une pure provocation. Elle ajoute que l'étang de Kernué est aussi d'un grand service pour les pompiers qui peuvent venir y puiser de l'eau en cas de sécheresse. Elle ajoute qu'elle n'a pas connaissance de l'existence de réserves foncières dans le secteur ce qu'elle juge être un gros problème lorsqu'il s'agira de reconstituer les exploitations impactées.

M. GOMI répond que la SAFER a été missionnée fin 2014 à travers une convention bipartite pour constituer les réserves foncières pour le projet routier (18ha déjà acquis) mais que aujourd'hui, en l'absence de variante retenue, il est plus complexe d'examiner le bien-fondé d'une opportunité de réserve sans savoir exactement où passera la route future.

Pascal ROCABOY lieu dit Kerméré à Goméné, estime que la Variante C correspond mieux à ses besoins. En effet la comparaison entre la variante C et la variante C bis montre que la Cbis ne convient pas vis-à-vis de sa stabulation (itinéraires de cheminement pour ses vaches et pâturage), ne serait-ce que par la proximité de la route générant du bruit.

Il juge le photomontage présenté sur ce secteur particulièrement parlant.

M. GOMI propose de mettre la série de photomontages présentés en séance sur le site internet de la DREAL. Il passe à la présentation de la section Est avec les variantes 1, 2, 3, 4 et les sous-variante 1bis et 4 bis

Mme Aline LERIN lieu dit Les Champs Levrette commune de Trémoré indique qu'elle est proche de l'échangeur des Trois Moineaux. Elle note que la présentation a omis de citer le passage grande faune prévu dans ce secteur. Elle estime que ce dernier est mal positionné et qu'il va envoyer les animaux sauvages directement vers le nord de sa stabulation. Elle redoute des problèmes sanitaires mais également la présence de sangliers qui vont se ruer sur ses silos de maïs, etc...

M. GOMI répond qu'il sera examiné s'il est possible de le déplacer mais il y a des corridors écologiques identifiés à ne pas nier et qui sont liés à la lisière du bois.

Mme Aline LERIN trouve assez bizarre cette position à proximité de la Zone d'Activités et de la station d'épuration qui semblent repoussantes pour la faune sauvage.

Elle ajoute que, pour les variantes 2 et 3, l'itinéraire de substitution proposé a un impact énorme sur les parcelles agricoles du secteur. Ainsi, au niveau des hameaux de Lesserheu et de La Harmonie, les camions ne peuvent actuellement pas passer et qu'il faudrait casser certaines maisons avec, en plus, des allongements de parcours conséquents. De plus, l'itinéraire de substitution proposé au niveau du hameau de Saint-Brieuc-des-Bois à l'échangeur coupe des parcelles agricoles et elle se demande si l'étude de l'itinéraire de substitution a été réalisée sérieusement.

M. GOMI rappelle une nouvelle fois que le parti pris a été de ne pas créer un itinéraire nouveau parallèle à la RN164 mais d'utiliser le plus possible les voies existantes. Il ajoute que l'itinéraire présenté pour chaque variante est un schéma de principe qui sera examiné dans le détail, une fois la variante retenue.

Aline LERIN indique sa préférence pour la variante 4 même si elle passe dans les bois. Les percées actuelles faites en abattage dans ces bois montrent que ce sont des bois de très mauvaise qualité à comparer à la valeur des terres agricoles. Au niveau du hameau des Gautrais, elle demande pourquoi le tracé passe devant les maisons, rendant les conditions de vie de ses habitants invivables.

M. GOMI explique que les contraintes de site et les contraintes techniques conduisaient à passer près des Gautrais pour chacune des variantes à l'exception des variantes 1 et 1bis.

Aline LERIN demande pourquoi il n'a pas été étudié de passer plus au nord dans la forêt et par derrière Les Gautrais.

M. GOMI explique que cette idée avait été étudiée mais qu'elle s'avérait non satisfaisante notamment en raison des enjeux environnementaux forts de la forêt et qu'elle avait été abandonnée, après validation par les membres du comité de suivi. Il rajoute néanmoins que les variantes proposées ne sont pas figées et que des adaptations locales pourront être étudiées pour prendre en compte certaines remarques pertinentes émises pendant cette concertation.

M. Michel ROUVRAIS habitant Le Chêne Boulaie et maire de Tremorel demande qui va entretenir demain les voies de substitution car c'est inquiétant pour le budget des communes. De plus l'absence de réserves foncières actuelles avec la ponction de terres ciblées en particulier sur deux exploitations va poser problème

M.GOMI rappelle le conventionnement effectué avec la SAFER et l'établissement progressif de réserves foncières mais que, la variante n'étant pas retenue à ce stade, l'examen des opportunités doit se faire prudemment.

En ce qui concerne la gestion des voies communales, il est bien prévu des travaux de calibrage mais que les trafics résiduels sur ces voiries seront faibles et qu'il serait rajouté peu de linéaires nouveaux.

Mme Régine ANGEE estime que, pour la variante 3, l'accès à la SERUPA depuis ou vers Merdrignac est assez facile à comprendre mais que l'itinéraire de substitution proposé vers l'Est est inenvisageable.

M. GOMI explique que l'itinéraire de substitution est là pour desservir les différents secteurs concernés. Les usagers prendront leurs habitudes en fonction des temps de parcours constatés pour rejoindre l'échangeur le plus intéressant.

M.Pierre LABBE riverain à La Beauvais commune de Merdrignac, élu à la chambre des métiers, rappelle qu'il y a 25 ans, le projet imaginé correspondait à la Variante 1 présentée aujourd'hui mais il convient que, le temps passant, tout peut changer.

Il ajoute, qu'en tant qu'élu de la chambre des métiers, il constate et regrette que sa formation n'a pas été invitée au comité de pilotage dans la préparation des variantes.

Il constate également que le groupe de travail qui a été constitué à l'initiative de la commune de Merdrignac et d'où il serait sorti un consensus pour la variante 4 n'est composé quasiment que de représentants du monde agricole en oubliant d'autres intérêts.

Pour son cas personnel il ne voit pas comment il a pu être envisagé que la variante 2 s'accompagne d'une desserte locale traversant sa propriété et il juge cela intolérable.

Il estime enfin que sa préférence irait à la variante 4 mais avec un passage au Nord des Gautrais permettant également d'épargner le hameau du Bout du Bois.

M. GOMI indique que la desserte locale traversant son terrain est une desserte de principe et que son optimisation se ferait uniquement si cette variante était retenue.

Un riverain s'étonne que, dans le cas de la route la plus au nord, la 2x2 passe toujours au-dessus des voies franchies et du terrain naturel et ne soit pas au contraire enterrée pour minimiser les bruits routiers.

M. GOMI explique qu'il s'agit d'assurer un bon équilibre entre les déblais et les remblais pour ne pas avoir ensuite à évacuer les excédents ou à les stocker sur des parcelles le plus souvent agricoles. Ce travail d'optimisation du profil en long permet également de limiter l'importance des terrassements pour limiter les coûts. En cas d'excédent résiduels, ceux-ci sont valorisés pour confectionner des merlons acoustiques notamment, le reste devant être stocké si possible à proximité du chantier.

Un riverain trouve le projet peu ambitieux pour Merdrignac car on continue à dévier le bourg par le sud alors que le département des Côtes d'Armor est tout entier situé au nord de Merdrignac. Il estime qu'un projet de déviation par le nord serait beaucoup plus intéressant pour les échanges vers le nord. Il considère enfin que passer par le nord correspond à une ligne droite des Trois Moineaux à la Croix du Taloir et que c'est donc le plus court chemin pour la RN164.

M.GOMI explique que ce type de tracé présente plusieurs inconvénients à commencer par la coupure importante dans la forêt de la Hardouinais mais aussi des impacts forts sur le monde agricole, son linéaire

bien plus important, et donc son coût, puisque qu'il n'y a pas le réemploi de la déviation de Merdrignac déjà réalisée. La détermination du ou des nouveaux points d'échanges ne correspondrait pas nécessairement avec la desserte des différents secteurs d'intérêt de Merdrignac.

M. Patrick LE FOLL riverain au lieu dit Beausoleil à Merdrignac revient sur la variante A et demande ce qui a pu motiver la présentation de cette variante qu'il juge provocante. Les distances d'éloignement des habitations sont peut-être respectées mais c'est loin d'être satisfaisant pour la qualité de vie des riverains.

M. GOMI explique que chaque variante a ses avantages mais aussi ses inconvénients et il invite chacun à bien appréhender les caractéristiques de chacune des variantes proposées à travers notamment de l'analyse multicritères exhaustive présentée dans le dossier de concertation.

M. Didier CARRE rappelle ses doutes sur le fait que la variante A soit une bonne variante vis-à-vis du milieu humain comme indiqué dans le dossier de concertation. Il estime qu'au vu des réactions nombreuses en faveur de la Variante C, il faudrait s'assurer que les chiffres présentés dans les tableaux ne présentent pas d'erreurs qui pourraient nuire à une bonne comparaison.

M. Michel RECOURSE de La Ville Cocatrie à Merdrignac, agriculteur, estime que les variantes 1 et 1bis vont supprimer son site d'activité. Il ajoute qu'obliger les riverains à passer par les petites routes n'est vraiment pas intéressant pour les agriculteurs, en particulier pour leurs livraisons de céréales, car les voiries proposées sont pas adaptées même élargies.

M. GOMI rappelle que la voie de substitution est prévue pour être utilisable par tous les engins et que la recalibration de ces voies mais également le gabarit des ouvrages d'art permettront leur utilisation par des engins agricoles.

M. Michel RECOURSE ajoute que les allongements de trajets engendrés sur le secteur Est sont beaucoup trop importants pour que ces routes soient intéressantes. Il estime enfin que, pour limiter ces allongements de parcours, un remembrement est nécessaire.

M. GOMI reconnaît que La Ville Cocatrie est un lieu sensible pour certaines variantes. Une fois la variante choisie, l'analyse des impacts sera menée de façon plus précise notamment sur le volet agricole. Un aménagement foncier est une des solutions envisageables pour réduire les impacts du projet routier sur le parcellaire agricole mais il en existe d'autres (échanges, création de boviduc ou de cheminements de dessertes agricoles spécifiques, indemnités suivant le barème de la Chambre d'Agriculture,...)

Mme Francette JAMET évoque le cas du pont sous la RN dans sa partie en déviation de Merdrignac au niveau de Les Champs Robillard - Le Fertier dont le gabarit est trop petit et qui ne permet pas aux camions de passer par manque de hauteur mais aussi de largeur. Certains camions se sont retrouvés ainsi bloqués sous ce pont.

M. GOMI rappelle que le gabarit standard est de 4,40m pour les voies communales et il sera vérifié en conception. Pour le pont des champs Robillard, celui-ci devant être doublé il sera examiné comment lui donner un gabarit satisfaisant pour ses usages.

Mme Régine ANGEE répète qu'il y aurait un certain consensus sur la variante C mais que chacun peut s'exprimer sur le problème de circulation et d'accès du garage.

A l'opposé sur le secteur Est elle sent qu'on ne se positionne pas vraiment sur une des variantes proposées. Un tableau présenté la choque concernant la faune protégée et les habitats d'amphibiens et elle estime qu'il faudrait être aussi vigilant pour les humains que pour la faune. Elle rappelle que, dans le groupe de travail mis en place, les variantes V1 et V2 ont été éliminées assez vite pour leur impact sur le monde agricole et vis-à-vis de SERUPA. Une autre variante V3 traversant intégralement la forêt au Nord de la RN164 actuelle avait été envisagée mais rapidement éliminée vu ses impacts jugés importants sur les milieux naturels. Le groupe de travail était assez d'accord pour la variante 4 avec quelques modifications consistant principalement à éviter le hameau des Gautrais par le Nord.

Elle invite tous ceux qui veulent à venir à la permanence pour avoir plus de précisions.

M. DUCLOS habitant Le Bout De Bois explique qu'il n'est pas question de passer sur les maisons du hameau du Bout du Bois. Il n'est donc pas favorable aux variantes V4 et V4bis en l'état.

M. Paul JAMET du secteur Est rappelle les anciennes décisions prises par le conseil municipal il y a bien longtemps sur le choix d'une variante sud correspondant aujourd'hui à la V1bis pour le secteur est de Merdrignac et les réserves foncières faites ainsi que les contacts pris avec le conseil général.

Il rappelle que la constitution du groupe de travail mis en avant par Madame le Maire est beaucoup trop marqué « agricole » ce qui le fait douter de son impartialité quant à son choix pour la variante 4. Dans ces conditions, vu les déclarations faites par le Maire, pourquoi faire une concertation puisque le choix de la variante est déjà fait pour la variante 4 pour ménager SERUPA et les agriculteurs.

Il constate que la variante 4 est la plus dévastatrice en matière environnementale avec notamment des impacts sur la voie verte très utilisée.

Il estime également que les différences de coût kilométrique entre variantes ne s'expliquent pas nécessairement vu les longueurs différentes entre elles et malgré un nombre sensiblement identique d'ouvrages d'art et il considère que ces chiffres sont biaisés pour favoriser la variante 4.

Il note enfin quelques différences entre le dossier papier déposé en mairie et celui disponible sur internet.

M. GOMI rappelle une nouvelle fois que les variantes n'ont bien évidemment pas déjà été choisies, et que ce choix ne sera pas fait non plus lors de cette réunion publique.

Il invite chacun à se faire sa propre opinion sur les variantes proposées en consultant le dossier de concertation proposé et en venant s'informer lors de la permanence publique.

Il rappelle que dans le secteur d'études, il y a une ZNIEFF, des enjeux agricoles, mais aussi des enjeux humains, des coûts,... et que chaque variante est plus ou moins pertinente pour traiter chaque aspect. A la fin de la concertation un bilan sera fait pour proposer un choix de variante pertinente par le maître d'ouvrage.

M. Didier CARRE demande s'il y aura un compte rendu anonyme du choix de la variante à l'issue de la concertation permettant de savoir comment les gens se sont exprimés.

M. GOMI explique que le projet de bilan sera une synthèse des avis des particuliers comme des institutionnels et qu'il sera soumis à l'avis des communes concernées avant validation définitive. Ce bilan de concertation sera officialisé par un arrêté du préfet de Région puis rendu public par affichage en mairie avec mise à disposition du bilan en mairie (consultable également sur le site internet de la DREAL).

Mme Régine ANGEE demande comment se fera le choix du site de l'aire de repos. Elle demande également comment seront maintenues les continuités des voies vertes interceptées quelle que soit la variante choisie.

M. GOMI précise que la continuité de la voie verte sera assurée quelle que soit la variante retenue et que ce travail sera bien sûr plus fin que les principes présentés à ce stade.

Pour les aires de repos, il en existe deux types :

- une aire dans chaque sens de circulation ce qui est plus coûteux et consomme plus d'emprises mais est plus lisible pour les usagers
- une aire unique accessible dans les 2 sens en utilisant un ouvrage d'art de franchissement de la RN164 qui pourrait être avantageusement l'ouvrage d'art d'un échangeur.

Plusieurs implantations seront étudiées dans le secteur de Merdrignac mais également de Plémet avec un travail de positionnement plus précis lorsque les variantes auront été retenues. Une fois ce travail réalisé, un choix sera fait par le Maître d'Ouvrage sur le secteur le plus pertinent pour implanter cette aire.

M. GOMI présente le calendrier prévisionnel pour la suite de la concertation avec un bilan prévu vers la mi-2015 indiquant les variantes retenues et les différentes optimisations qui seront apportées suite à certaines remarques émises lors de la concertation. Les variantes retenues seront alors étudiées de façon plus précise avec notamment une étude d'impacts détaillée.

M. Didier CARRE revient sur le sujet des espèces protégées impactées par la Variante A notamment et demande quelles précautions seront prises pour les éviter.

M. GOMI précise qu'un dossier de demande de dérogation est déposé auprès de la CNPN pour expliquer comment on fait pour déplacer les espèces.

Les questions étant épuisées, **M. GOMI** rappelle que tout le monde est invité à s'exprimer soit sur les registres soit par courrier soit par courriel et il remercie les participants pour leur présence active à cette réunion publique.

