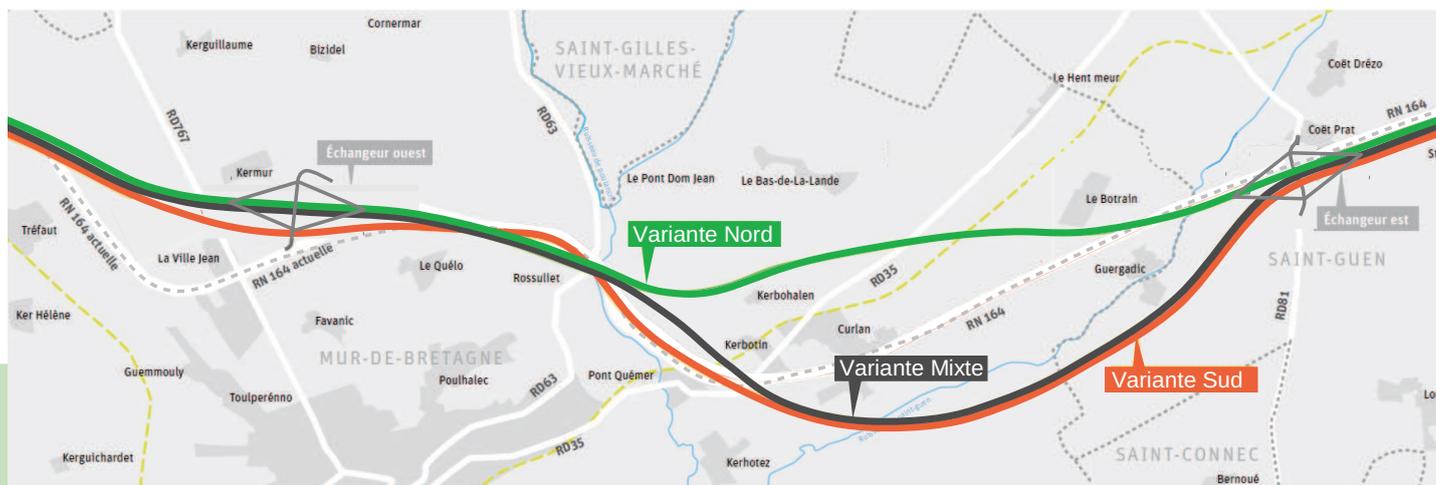


# LettreInfo [N°1]



## Mise à 2 x 2 voies sur le secteur de Mûr de Bretagne



→ L'aménagement à 2 x 2 voies porte sur 11 km avec 3 variantes possibles de tracé

### L'Etat et la Région Bretagne mobilisés

La mise à 2 x 2 voies de l'ensemble de la RN164 est un objectif prioritaire de l'État et de la Région Bretagne inscrit dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne. Son objectif est d'améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne, tout en améliorant les conditions de circulation et la sécurité des usagers. D'importants moyens financiers sont mobilisés par l'État et la Région au service de cette ambition :

près de 237 M€ de crédits sont ainsi inscrits dans cet objectif dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020. Cette lettre d'information vous tiendra régulièrement au courant de l'avancement de cette ambition dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, qui bénéficie de 3,65 M€ inscrits au CPER pour réaliser les études, procédures et acquisitions foncières permettant la réalisation du projet juste après 2020.

### Un choix d'aménagement éclairé par une concertation approfondie

Lors d'une première concertation publique en 2014, plusieurs variantes de tracé avaient été présentées. Si le choix d'un aménagement sur place avait été écarté, la concertation n'avait pas permis de réunir un consensus suffisant sur une des deux autres variantes «Nord» ou «Sud». Des études complémentaires ont donc été menées en 2015 pour améliorer les solutions possibles et fournir plus d'éléments de comparaison. Les résultats de ces approfondissements ont fait l'objet d'une concertation publique complémentaire organisée du 18 janvier au 12 février 2016. Elle portait sur trois variantes d'aménagement. Fort des résultats

de cette concertation, l'État décide de poursuivre le projet sur la base de la variante Nord qui présente la réponse la plus équilibrée pour répondre aux différents enjeux du secteur. Cette lettre a pour but de présenter la synthèse de ce bilan de la concertation (disponible sur le site de la DREAL Bretagne), et d'annoncer les étapes à venir.



→ Plus de 140 personnes assistaient à la réunion publique organisée le 27 janvier 2016

### Pourquoi retenir la variante «Nord» comme solution préférentielle ?

Les échanges lors de la concertation ont surtout permis la confrontation des points de vue entre partisans de la variante «Nord» et ceux de la variante «Mixte». La variante «Sud» a recueilli, quant à elle, peu d'avis favorables, compte tenu de ses impacts sur le milieu naturel et le paysage de la vallée du Poulancre. D'une manière générale, la variante «Nord» se caractérise par des enjeux sur le cadre de vie mieux maîtrisés, alors que la variante «Mixte» crée des contraintes fortes pour les habitants du secteur / Curlan (nuisances sonores, insertion paysagère). C'est avant tout pour cela que cette solution Nord, qui est aussi la moins chère, est retenue par l'État.

### Prendre en compte l'agriculture et la mise en valeur du territoire

Conscient toutefois des impacts qu'elle représente sur l'activité agricole, l'Etat organisera une étroite concertation avec la profession agricole et les élus locaux pour anticiper et accompagner les mesures nécessaires, notamment un éventuel aménagement foncier agricole et forestier. Objet de nombreuses expressions, la mise en valeur des territoires traversés sera également un enjeu important pour la suite des études.



## La Concertation

La concertation a favorisé de nombreux échanges : 123 observations (registres, mails, courriers, institutionnels ...) ont été recueillis.

Aucune personne n'a clairement exprimé son rejet de l'opportunité du projet, la majorité des remarques portant sur le choix de variante de tracé.

Une forte mobilisation du public a été relevée contre les variantes Sud et Mixte et en faveur de la variante Nord : plus de 500 personnes, dont environ 65 riverains du projet, ont en effet signé une pétition en ce sens.

### Ce qui a été exprimé en priorité et les enseignements qu'en tire l'Etat

#### > L'agriculture

L'agriculture a fait l'objet de nombreuses remarques portant sur les points suivants :

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

La variante Mixte est apparue pour la majorité des acteurs et des habitants comme le meilleur compromis en termes d'impact sur les exploitations, même si elle est plus consommatrice de terres agricoles que la variante Nord.



→ **Commentaire** : cette perception correspond à la réalité, mais plus globalement aucune des deux variantes ne sera facile à réaliser : toutes deux impactent de manière comparable 3 exploitations, et se différencient dans le secteur de Curlan/Guergadic. Aucune situation délicate n'est cependant sans solution.

#### > L'environnement

Les réflexions ont porté sur les impacts des variantes sur l'environnement naturel et le cadre de vie (site Natura 2000, cours d'eau, zones humides, boisements).

La variante Sud a été rejetée en raison de l'impact du viaduc bas sur les espèces et l'impact sur un milieu protégé (site Natura 2000). Aucun avis tranché ne s'est exprimé sur les variantes Nord et Mixte par rapport aux impacts sur le milieu naturel.

→ **Commentaire** : les enjeux environnementaux disqualifient la variante Sud et ne sont pas un critère de choix entre les deux autres variantes, équivalentes sur ce thème.

#### > Le territoire et le développement économique

Les échanges ont montré que la variante Mixte était perçue comme un atout qui valoriserait mieux la Zone d'Activités de Guergadic et plus généralement le territoire traversé.

L'isolement de Curlan a néanmoins aussi été mis en avant en cas de choix de cette variante.

→ **Commentaire** : l'Etat considère que les variantes Mixte et Nord offrent des conditions de dessertes de la commune et de la zone d'activités équivalentes. La variante Mixte rend effectivement plus visible l'agglomération de Mûr-de-Bretagne, mais au prix d'impacts humains redoutés par la population. Par ailleurs, le projet de développement de territoire des collectivités semble plus déterminant que le choix de tracé, le projet routier constituant quoi qu'il en soit un atout à l'échelle du Centre Bretagne.

### Les autres points évoqués

Il a été proposé une amélioration de la position du giratoire de la variante Mixte entre Pont Quémer et Kerbotin.

#### → **Commentaire** :

- la faisabilité de cette optimisation est plus qu'incertaine et ne remet pas en cause la gêne de la variante Mixte pour les riverains.

La compatibilité avec un éventuel contournement sud-est de Mûr-de-Bretagne a été soulevée.

#### → **Commentaire** :

- en l'absence de consistance précise à un tel projet, il ne peut être un critère de choix ; toutes les variantes sont néanmoins compatibles.

## Le Choix

# La variante Nord : le choix d'une solution équilibrée

### > Des expressions qui restent très partagées

Cette deuxième phase de concertation publique a permis, au vu des études complémentaires, de préciser les arguments et les positions des acteurs et des habitants. Elle n'a toutefois pas conduit à dégager un consensus sur le choix de la variante à retenir.

Les positions restent éloignées entre acteurs.

La variante Mixte recueille la préférence des collectivités locales (communes, intercommunalités, Département). Elle permet, selon eux, de mieux valoriser le territoire, et est moins impactante sur l'activité agricole.

Les autres acteurs (associations, services de l'Etat, Région...) privilégient de leur côté la variante Nord qui limite les impacts humains pour les hameaux de Curlan et Pont Quémer. Les riverains se prononcent en nette majorité en faveur de la variante Nord pour les mêmes raisons.

La variante Sud ne compte plus de partisans contrairement à ce que la première phase de concertation avait révélé.

### > Un choix assorti de mesures pour valoriser le territoire et réduire l'impact agricole

L'Etat décide de poursuivre le projet sur la base de la variante Nord qui présente comme la variante Mixte une réponse adaptée aux enjeux environnementaux du secteur. Elle a l'avantage de mieux répondre aux enjeux humains que la variante Mixte marquée par des contraintes sur le cadre de vie.

L'Etat estime aussi que cette variante présente, tout autant que la variante Mixte, de forts potentiels pour le développement du Centre-Bretagne en général, et plus spécifiquement pour les communes du secteur et la Zone d'Activités du Guergadic.

Conscient des impacts agricoles forts de la variante Nord (mais aussi clairement présents avec la variante Mixte), l'Etat mettra en place un dispositif de concertation spécifique et adapté, et soutiendra une procédure d'aménagement agricole et forestier, dont la décision de réalisation appartiendra néanmoins à la profession agricole et aux élus locaux.

La mise en valeur des territoires traversés (aménagement paysager, signalisation, accessibilité des secteurs à enjeux) sera, aussi, au cœur des suites données au projet.



→ Variantes Nord et Mixte Vallée du Poulancre (image de synthèse)



→ Variante Sud Vallée du Poulancre (image de synthèse)



→ Variante Nord Pont Quémer et Curlan (image de synthèse)



→ Variante Mixte Pont Quémer et Curlan (image de synthèse)

## Poursuivre les études sur la variante «Nord»

La mise à 2 x 2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique précis qui demandera plusieurs années.

Le Comité de suivi des études de la RN 164 qui réunit, depuis janvier 2013, l'ensemble des acteurs concernés, continuera d'être associé tout au long de ces étapes.

### > Les études de définition du projet

La variante «Nord» retenue à l'issue de la concertation sera étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des différents impacts...

### > L'étude d'impact

Un dossier d'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire (ou en dernier recours compenser) les impacts humains, agricoles, environnementaux ou paysagers. Il prendra en compte à la fois les impacts liés au chantier et ceux liés à l'aménagement. Il sera soumis à l'appréciation de

l'Autorité Environnementale, organisme administratif indépendant qui jugera de sa qualité.

### > L'enquête publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique sera menée par un commissaire enquêteur. Le dossier sera exposé au public pour lui permettre de s'exprimer sur son utilité.

Au terme du processus, le Préfet pourra alors, si l'ensemble des éléments sont favorables, déclarer le projet d'utilité publique (DUP). Il s'agira de l'acte officiel marquant le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

### > Les acquisitions foncières

La DUP donnera compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Une enquête parcellaire, et des négociations amiables au cas par cas seront mises en œuvre, complétées au besoin d'expropriations.



### > Les études environnementales

Elles comprennent :

- le dossier d'incidence Natura 2000 ;

- le dossier de demande d'autorisation unique, pour l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et pour la dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces protégées

(qui demandera si nécessaire un avis du Conseil national de protection de la nature [CNPN]).



Compte-tenu des délais nécessaires à la réalisation des opérations routières de ce type, on peut envisager une enquête publique fin 2017 / début 2018, et un démarrage des travaux après 2020.

**2 ans**

études et concertations nécessaires à la DUP

Bilan de la concertation, études de la variante retenue, recueil des avis obligatoire, enquête publique

**2,5 à 3 ans**

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

**2 à 3 ans**

Travaux



## VOUS INFORMER SUR LE PROJET

Pour suivre les étapes du projet d'aménagement de la RN 164 - Secteur de Mûr-de-Bretagne, ou nous contacter, rendez-vous sur le site de la DREAL Bretagne : [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr) (onglet infrastructures, sécurité, transports).

