

# RN164

## Aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne



### Bilan de la concertation

**(Annexes)**

- **Annexe 1** : Modalités de concertation



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le

28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D-125

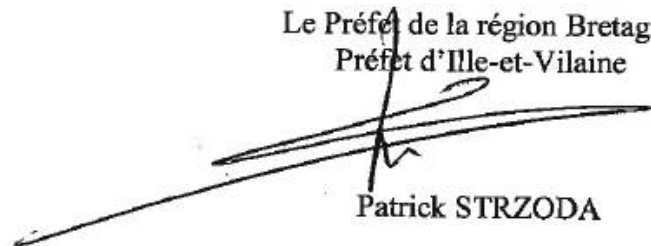
Monsieur le Maire,

Par courrier du 11 mars 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

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

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Saint Conneac  
1, rue des Fleurs  
22530 SAINT-CONNAC

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le

28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D

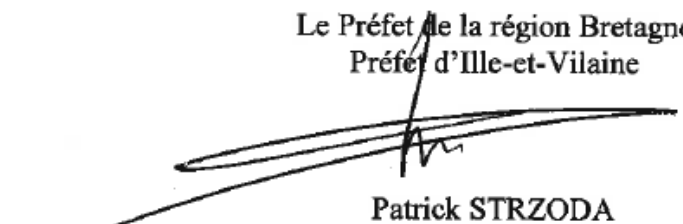
Monsieur le Maire,

Par courrier du 11 mars 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

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

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Mûr de Bretagne  
2, rue Sainte Suzanne  
22530 MÛR-DE-BRETAGNE

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 125

Monsieur le Maire,

Par courrier du 11 mars 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

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

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Caurel  
25BIS rue Roc Hell  
22530 CAUREL

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 125

Monsieur le Maire,

Par courrier du 11 mars 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

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

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Saint-Guen  
25, rue du Sénéchal  
22530 SAINT-GUEN

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le

28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D-125

Monsieur le Maire,

Par courrier du 11 mars 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

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

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

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

Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché  
2, rue de la Mairie  
22530 SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHE

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le

28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D-125

Monsieur le Maire,

Dans la perspective de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne, j'ai l'honneur de vous adresser les modalités que j'ai retenues. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

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

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

Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Saint Caradec  
1, place du Champ-de-Foire  
22600 Saint-Caradec

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D125

Madame la Présidente,

Par courrier du 11 mars 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

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

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

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

Patrick STRZODA

Madame la Présidente de Pontivy Communauté  
1 Place Ernest Jan  
B.P. 96  
56303 PONTIVY

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D125

Monsieur le Président,

Par courrier du 11 mars 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

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

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

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

Patrick STRZODA

Monsieur le Président de la CIDERAL  
4-6 boulevard de la Gare  
22602 LOUDEAC Cedex

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

## **RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE**

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

#### **I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION**

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne.

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

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

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Caurel,
- Mûr-de-Bretagne,
- Saint-Gilles-Vieux-Marché,
- Saint-Guen
- Saint-Connec
- Saint-Caradec

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place le 15 janvier 2013 par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine.

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

Le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mûr-de-Bretagne répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

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

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

- un rappel des études et décisions antérieures

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

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

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

#### **II. MODALITES DE LA CONCERTATION**

La concertation se déroulera du 10 juin au 11 juillet 2014.

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

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

Le dossier de concertation sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Bretagne : [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr).

Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question : [rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr).

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

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Mûr-de-Bretagne le 16 juin 2014, à laquelle sera conviée l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée en début de soirée à 18h30 et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

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

Cette réunion sera annoncée :

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

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

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

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

Les services de la DREAL Bretagne assureront également une journée de permanence le 24 juin 2014 dans des locaux mis à disposition par la commune de Mûr-de-Bretagne, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public.

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

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

### **III. BILAN DE LA CONCERTATION**

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

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

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





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports  
Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61

pierre-alexandre.pojvre@developpement-durable.gouv.fr  
IST-DMOJ-PAP-D 096

Rennes, le 24 AVR. 2014

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

À

Mesdames et Messieurs les membres du comité de suivi de  
l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-  
Bretagne (section Caurel-Colmain)

**Objet :** Organisation d'une réunion publique dans le cadre de la concertation relative à  
l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain).

Lors de la réunion du comité de suivi des études de la mise à 2 x 2 voies de la RN164 dans  
le secteur de Mur de Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, les services de la DREAL vous ont  
présenté le déroulé de la concertation publique qui sera menée conformément à l'article L. 300-2 du  
code de l'Urbanisme.

Cette concertation se déroulera du mardi 10 juin au vendredi 12 juillet 2014 et comprendra  
l'organisation d'une réunion publique.

Je vous informe que cette réunion publique, à laquelle sera conviée l'ensemble de la  
population des communes concernées, aura lieu le :

Lundi 16 juin 2014 à 18h30  
à La Halle aux loisirs, Rue de la Traversière  
22530 MUR DE BRETAGNE

Aussi ai-je honneur de vous inviter à y participer ou, en cas d'indisponibilité, à vous y faire  
représenter.

Une information large sera prévue par voie de presse et par affichage.

Comptant sur votre présence à cette réunion, je vous prie de croire, Mesdames et Messieurs,  
en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Chef de la Division de Maîtrise  
d'Ouvrage Intermodale

Pierre-Alexandre POIVRE

RN 164 – secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)

Réunion publique du 16 juin 2014 – liste des destinataires

*Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor*

*Madame la Secrétaire Générale aux Affaires Régionales*

*Monsieur le Président du conseil régional de Bretagne*

*Monsieur le Président du conseil général des Côtes d'Armor*

*Madame la Conseillère générale du canton de Mûr-de-Bretagne*

*Monsieur le Maire de Mûr-de-Bretagne*

*Monsieur le Maire de Caurel*

*Monsieur le Maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché*

*Monsieur le Maire de Saint-Guen*

*Monsieur le Maire de Saint-Connec*

*Monsieur le Président de la Communauté de Communes de Pontivy Communauté*

*Monsieur le Président de la SIDERAL*

*Monsieur Marc LE FUR, Député de la 3ème circonscription des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président du Pays du Centre Bretagne*

*Monsieur le Président du Pays de Pontivy*

*Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor*

*Monsieur le Président de Bretagne Vivante*

*Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton*

*Monsieur le Président de l'Association de mise en valeur de Lan Bern et Magoar*

*Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor*

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 065

Rennes, le 11 MARS 2014

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

À

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ  
DE COMMUNES DE PONTIVY  
1 Place Ernest Jan  
B.P. 96  
56303 PONTIVY

S/C de M. le Préfet du Morbihan

**Objet :** Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau  
de Mûr-de-Bretagne

**P.J. :** Proposition de modalités de concertation

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Mûr-  
de-Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant  
les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de  
l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, j'ai souhaité recueillir votre avis  
sur ces modalités envisagées afin que vous me fassiez part, le cas échéant, de vos propositions  
complémentaires. Je vous remercie de m'adresser celui-ci **avant le 16 mai 2014**.

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

Patrick STRODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 065

Rennes, le 11 MARS 2014

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

À

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA CIDERAL  
4-6 boulevard de la Gare  
22602 Loudéac Cedex

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau  
de Mûr-de-Bretagne

**P.J. :** Proposition de modalités de concertation

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Mûr-  
de-Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant  
les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de  
l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, j'ai souhaité recueillir votre avis  
sur ces modalités envisagées afin que vous me fassiez part, le cas échéant, de vos propositions  
complémentaires. Je vous remercie de m'adresser celui-ci **avant le 16 mai 2014**.

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

Patrick STRODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 065

Rennes, le **11 MARS 2014**  
LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À  
MADAME LE MAIRE DE CAUREL  
25bis, rue Roc Hell  
22530 CAUREL

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

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

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Mûr-de-Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 16 mai 2014** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 065

Rennes, le **11 MARS 2014**  
LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À  
MONSIEUR LE MAIRE DE SAINT-CONNEC  
1, rue des Fleurs  
22530 SAINT-CONNEC

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

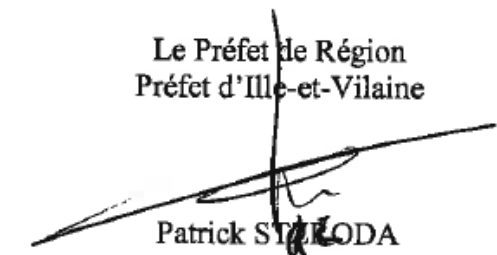
**Objet :** Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

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

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Mûr-de-Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 16 mai 2014** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D065

Rennes, le **11 MARS 2014**  
LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À  
MONSIEUR LE MAIRE DE MUR-DE-BRETAGNE  
Hôtel de ville  
2 rue Sainte Suzanne  
22530 MÛR-DE-BRETAGNE

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

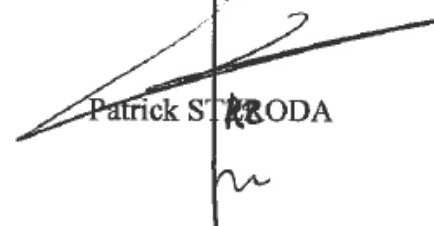
**P.J. :** 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Mûr-de-Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 16 mai 2014** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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

  
Patrick STRODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D065

Rennes, le **11 MARS 2014**  
LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,  
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À  
MADAME LE MAIRE DE SAINT-GILLES-VIEUX-  
MACHE  
2, rue de la Mairie  
22530 SAINT-GILLES-VIEUX-MACHE

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

**Objet :** Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

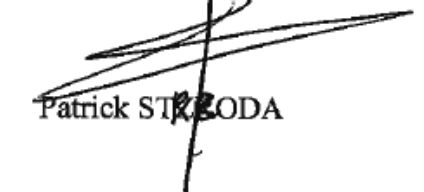
**P.J. :** 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Mûr-de-Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 16 mai 2014** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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

  
Patrick STRODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
[pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D 065

Rennes, le **11 MARS 2014**

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

À

MONSIEUR LE MAIRE DE SAINT-GUEN  
25, rue du Sénéchal  
22530 SAINT-GUEN

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor


**Objet :** Modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

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

Comme annoncé lors du Comité de Suivi de l'aménagement de la RN 164 au droit de Mûr-de-Bretagne qui s'est tenu le 14 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 16 mai 2014** l'avis de la commune sur ces modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

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

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

## RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MUR-DE-BRETAGNE

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

#### I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mur-de-Bretagne.

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

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

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Caurel,
- Mur-de-Bretagne,
- Saint-Gilles-Vieux-Marché,
- Saint-Guen
- Saint-Connec

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi mis en place le 15 janvier 2013 par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine.

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

Le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mur-de-Bretagne répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

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

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

- un rappel des études et décisions antérieures
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé

- la présentation des différents aménagements envisagés
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés

**La concertation vise à recueillir les avis :**

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

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

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

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

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

## II. MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera sur une période de 4 semaines qui exclura les périodes de vacances estivales (12 juillet 2014 – 29 août 2014).

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

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

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

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

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

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

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

Cette réunion sera annoncée :

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

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

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

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

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

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

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

## III. BILAN DE LA CONCERTATION

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

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

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

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

### Séance du ...

Présents : ...  
Excusés : ...  
Secrétaire de Séance : ...  
Rapporteur : ...

**OBJET : Approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mur-de-Bretagne, telles que proposées par l'État, maître d'ouvrage.**

### EXPOSE

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

Lors du Comité de suivi du 14 février 2014 sous présidence de Monsieur le Préfet de la région Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du ....., adressé pour avis aux cinq communes concernées (Mur-de-Bretagne, Caurel, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec) ainsi qu'aux deux communautés de communes (CIDERAL et C.C. De Pontivy) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'État, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

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

**Le conseil municipal,  
après en avoir délibéré,**

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

**Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mur-de-Bretagne adressé par le Préfet de Région le ...**

**Sur le rapport présenté par ...**

- approuve les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mur-de-Bretagne

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

Nombre de votants :

Vote :





- **Annexe 3** : Délibération des communes sur les modalités de concertation

COMMUNE DE MUR DE BRETAGNE  
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

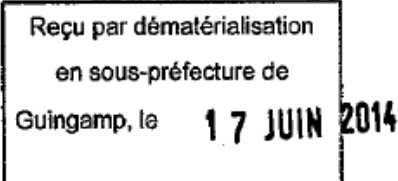
L'an deux mil quatorze, le cinq juin à vingt heures, le conseil municipal légalement convoqué s'est réuni à la mairie en séance publique sous la présidence de M. Hervé LE LU, Maire.

Etaient présents : BALAVOINE Jean-Noël, CADORET Jean-Luc, COZ Josette, DELHAYE Benoît, JOUANNIC Marie-Noëlle, LORETTE Marianne, LOUESDON Danielle, LE BOUDEC Eric, LE CORRE Roselyne, LE DUDAL Jean-François, LE GOFF Nathalie, LE LU Hervé, LE POTIER Marie-Anne, MAUBRE Christine, MOREL Christiane, PICHARD Jean-Philippe, QUENECAN Alain, TILLY Georges, VIDELO Julien

Secrétaire de séance : PICHARD Jean-Philippe

Date de convocation : 28 mai 2014

Nombre de conseillers : en exercice : 19 – présents : 19 - votants : 19



**OBJET : R.N. 164 – approbation des modalités de concertation sur le projet d'aménagement au droit de Mûr-de-Bretagne telles que proposées par l'Etat, maître d'ouvrage.**

Monsieur le Maire expose que l'Etat porte le projet d'aménagement de la R.N.164 au niveau de Mur-de-Bretagne, qui s'inscrit dans le cadre du parti d'aménagement retenu à long terme pour l'ensemble de l'itinéraire de la R.N.164 dans la deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'itinéraire (APSI) approuvé le 21 mars 1995

Lors du Comité de suivi du 14 février 2014 sous présidence de Monsieur le Préfet de la région Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant qu'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 28 mai 2014, adressé pour avis aux cinq communes concernées (Mur-de-Bretagne, Caurel, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec) ainsi qu'aux deux communautés de communes (CIDERAL et Pontivy Communauté) un document exposant les objectifs et modalités de concertation publique envisagées par l'Etat, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion

d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion publique ou les permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

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

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

Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la R.N.164 au droit de Mur-de-Bretagne adressé par le Préfet de Région le

**LE CONSEIL MUNICIPAL,  
après en avoir délibéré,  
à l'unanimité,**

- **APPROUVE** les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mur-de-Bretagne

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

Affiché et transmis le 6 juin 2014  
A la Sous-Préfecture de Guingamp.  
Le Maire,  
Hervé LE LU

Pour extrait conforme  
Le Maire,  
Hervé LE LU

Pontivy, le 14 mai 2014

**Monsieur Le Préfet de la Région Bretagne**  
**Préfecture**  
**Direction régionale de l'environnement,**  
**de l'aménagement et du logement**  
**Service Infrastructures Sécurité Transports**  
**3, Avenue de la Préfecture**  
**35026 RENNES CEDEX 09**

Affaire suivie par : Pierre Alexandre POIVRE

**Objet : projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne**  
*Service : Direction générale des services.*

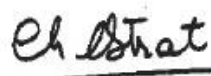
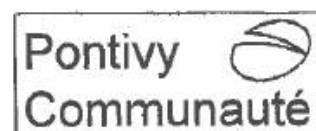
Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 11 mars 2014, reçu le 24 mars, vous avez transmis à la communauté de communes un document exposant les modalités de concertation publique dans le cadre du projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne.

Je vous informe que Pontivy Communauté n'a aucune observation à formuler sur ces modalités.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma parfaite considération.

**La Présidente**  
**Christine LE STRAT**

**Sujet:** Tr: RN 164 Mise à deux voix de la RN 1674 entre Caurel et Colmain (secteur de Mûr de Bretagne)  
**De :** "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>  
**Date :** 22/05/2014 15:59  
**Pour :** "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>, "TERROM Alain (Responsable Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/PERF" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

----- Message original -----

**Sujet:** RN 164 Mise à deux voix de la RN 1674 entre Caurel et Colmain (secteur de Mûr de Bretagne)  
**Date :** Thu, 22 May 2014 15:29:07 +0200  
**De :** > Rolland LE LOSTEC (par Internet) <rolland.lelostec@gmail.com>  
**Répondre à :** Rolland LE LOSTEC <rolland.lelostec@gmail.com>  
**Pour :** pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour Monsieur Poivre,

Suite votre envoi en date du 24 mars dernier (Compte rendu du Comité de suivi du 14 février 2014), le Conseil Municipal, réuni le 20 mai 2014, n'a pas d'objection à formuler sur le projet, tel qu'il est actuellement proposé.

Salutations distinguées

\*\*

\*Rol\*\*land LE LOSTEC,\*  
Maire de SAINT CONNEC  
02.96.26.32.16 - 06.01.04.87.13  
Mail : rolland.lelostec@gmail.com <mailto:rolland.lelostec@gmail.com>

**Sujet:** RE: RN164- Mur de Bretagne - modalités de concertation - courrier du 11 mars 2014  
**De :** "> Mairie SAINT-GUEN (par Internet)" <mairie-stguen@orange.fr>  
**Date :** 16/05/2014 09:17  
**Pour :** "'BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT'" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Pour information, Monsieur le Maire n'a pas d'observations à apporter sur les modalités de concertation.

Cordialement

Marina VINCENT  
Mairie SAINT-GUEN

-----Message d'origine-----

De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" [<mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>]  
Envoyé : jeudi 15 mai 2014 11:33  
À : Mairie SAINT-GUEN  
Cc : "TERRON Alain (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST /MOAI/ROUT"  
Objet : RN164- Mur de Bretagne - modalités de concertation - courrier du 11 mars 2014

Bonjour,  
comme suite a notre conversation téléphonique de ce jour.  
j'ai l'honneur de vous adresser copie du courrier du 11 mars 2014 concernant les modalités de concertation relatives au projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

cordialement

Alain BRAGUIER  
0299334484

- **Annexe 4** : Dossier de concertation



# *Dossier de concertation*

**Mise à 2×2 voies de la RN 164**  
**Aménagement du secteur  
de Mûr-de-Bretagne**

*Juin - juillet 2014*









1/ Introduction .....	p.4
2/ Le territoire du projet.....	p.6
2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité.....	p.6
2.2 L'enjeu de développement .....	p.8
2.3 Les enjeux environnementaux.....	p.10
3/ Le projet d'aménagement soumis à la concertation.....	p.12
3.1 La variante aménagement sur place.....	p.14
3.2 La variante sud.....	p.16
3.3 La variante nord .....	p.18
3.4 Analyse comparative des variantes .....	p.20
3.5 Les enjeux d'un troisième échangeur à Caurel.....	p.22
4/ La concertation, aujourd'hui et demain.....	p.24
5/ Le glossaire .....	p.28
6/ Les annexes .....	p.30

# 1 Introduction

Le projet soumis à la concertation prévoit d'aménager la RN 164 à 2x2 voies, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, sur une section d'environ 11km, comprise entre Caurel, à l'ouest, et Colmain, à l'est. Les communes de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec et Saint-Caradec sont concernées par ce nouvel aménagement.

La concertation qui va se dérouler du 10 juin au 11 juillet 2014 offre aux habitants de ces communes et à tous les utilisateurs de la RN 164, axe routier majeur du centre Bretagne, la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire. Le temps de la concertation est un temps d'information, utile pour connaître le projet dans tous ses détails et pouvoir évaluer les différentes propositions avancées par l'Etat, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet.

## La RN 164 en chiffres

162 km de long

98 km déjà en 2x2 voies

64 km à mettre en 2x2 voies : travaux actuellement en cours sur 9 km (Loudéac, Liaison Saint-Méen RN12) ; projet sur le point d'être déclaré d'utilité publique sur 12 km autour de Châteauneuf-du-Faou ; et parmi les 43 km restants figurent les 11 km au niveau de Mûr-de-Bretagne, 15 km au niveau de Rostrenen, 7 km au niveau de Plémet, 10 km dans le secteur de Merdrignac.



## Zoom sur le Pacte d'avenir pour la Bretagne

Améliorer l'accessibilité du territoire breton et en promouvoir un aménagement équilibré font partie des objectifs affichés par le Pacte d'avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de la Région Bretagne. Parmi les mesures concrètes énoncées figure à ce titre l'achèvement des travaux de la RN 164. Les ambitions affichées par le Pacte devraient se traduire dans le futur contrat de plan Etat-Région pour la période 2014-2020, avec notamment la mise en débat du projet LNOBPL (liaisons nouvelles Ouest-Bretagne Pays-de-la-Loire), la mise en œuvre des PEM (Pôles d'échanges multimodaux) ou encore du plan logistique régional.

Le projet concerne l'aménagement de la RN 164 sur 11 km au niveau de Mûr-de-Bretagne, entre Caurel et Colmain.

## Un projet global pour la Bretagne

---

Issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995, l'aménagement en 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne s'inscrit dans un programme d'aménagement de la RN 164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin, dans le Finistère. Soit 162 km de linéaire.

Ce projet global, visant à améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne, constitue un objectif majeur de l'Etat et de la Région Bretagne. En juillet 2013, le rapport de la mission parlementaire « Mobilité » 21 a souligné l'indispensable modernisation des axes routiers facteurs de désenclavement. Pour concrétiser ces orientations, l'Etat et la Région Bretagne mobilisent d'importants moyens financiers. Le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la Région Bretagne prévoit ainsi 189 millions d'euros d'investissements routiers pour la période 2009-2014. Plus de 60% de cette enveloppe, soit 116 M€ sont alloués aux opérations situées sur la RN 164. Les projets de mise à 2x2 voies qui font actuellement l'objet d'études préalables à la Déclaration d'utilité publique seront pris en compte pour préparer de futurs programmes d'investissements, notamment le prochain Contrat de Plan Etat-Région 2014-2020.

## Trois variantes soumises à la concertation

---

À l'issue d'un long travail d'études qui a comparé de nombreux scénarios d'aménagement, trois variantes ont été retenues pour être soumises à la concertation : l'aménagement dit « sur place », le tracé nord et le tracé sud.

Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont présentées dans ce dossier de concertation, qui doit permettre à tous les acteurs du territoire d'évaluer les atouts et les points faibles des trois tracés, leurs impacts respectifs et leur coût.

Ces scénarios ont des points communs. Tous trois prévoient ainsi l'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel en extrémité ouest du projet. En matière de création d'échangeurs, les trois variantes envisagent les mêmes aménagements : la création de deux échangeurs (l'un à l'ouest pour desservir Mûr-de-Bretagne, l'autre à l'est pour desservir la zone d'activité de Guergadic et les bourgs de Saint-Guen et Saint-Connec). De plus, afin d'offrir un accès direct au lac de Guerlédan en venant de l'Est, le projet envisage également une option qui consiste à créer un demi-échangeur au niveau de Caurel.

Une partie de la section qu'il est aujourd'hui envisagé d'aménager avait déjà fait l'objet, en 1997, d'une déclaration d'utilité publique. Bien que les pouvoirs publics aient alors procédé à des acquisitions foncières, le projet n'a cependant pas vu le jour.

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

---

L'évolution de la réglementation et la prise de conscience des enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement ont considérablement modifié, ces dernières années, le cadre d'intervention des pouvoirs publics. Les contraintes à prendre en compte sont aujourd'hui plus nombreuses et imposent de mesurer de façon rigoureuse les impacts des nouvelles infrastructures construites. Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne tout particulièrement, la présence d'une zone Natura 2000, reconnue d'intérêt européen, impose le respect de normes contraignantes, en matière de protection de l'environnement, de la flore et de la faune.

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

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

## 2 Le territoire du projet

### 2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité

En limite est du Pays du Centre Ouest Bretagne, en limite ouest du Pays de Centre Bretagne auquel appartiennent les communes de Caurel, Saint-Gilles Vieux-Marché, Saint-Caradec et Saint-Guen et en limite nord du Pays de Pontivy auquel appartiennent les communes de Mûr-de-Bretagne et Saint-Connec, le territoire du projet est au centre d'une intercommunalité qui se redessine. Après la dissolution en décembre 2013 de la Communauté de Communes de Guerlédan, Mûr-de-Bretagne et Saint-Connec ont rejoint Pontivy Communauté alors que Caurel, Saint-Gilles-Vieux-Marché et Saint-Guen ont intégré la Communauté de communes de Loudéac (CIDERAL).

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative pour les 20 prochaines années, la RN 164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne.

#### Renforcer la desserte régionale est-ouest par le centre Bretagne

L'aménagement progressif en route express à 2x2 voies de la RN 164 répond à la problématique d'accessibilité du centre Bretagne. Ce projet constitue par conséquent un véritable enjeu régional d'aménagement du territoire et de service public.

La RN 164 établit, en effet, une liaison de desserte régionale est-ouest qui permet d'intégrer plusieurs agglomérations du cœur de la région Bretagne au réseau routier : Loudéac, Mûr-de-Bretagne, Rostrenen, Carhaix, etc. Elle représente un axe de circulation alternatif à deux autres grands axes littoraux : la RN 12 au nord (Saint-Brieuc, Morlaix, Brest) et la RN 165 au sud (Vannes, Lorient, Quimper). Deux axes marqués par une relative congestion des traversées d'agglomération

Le projet d'aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 164, dont plusieurs grandes sections sont déjà traitées ou en cours de réalisation.

#### Les transports collectifs présents sur le territoire

Relativement peu diversifiée sur le territoire, l'offre de transports en commun propose cependant quelques alternatives :

- le car, ligne 4, via la ligne Loudéac – Carhaix (ligne 4).
- le car, ligne 3, qui dessert 3 fois par jour les communes de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen et Saint-Caradec.
- le TER et le car, via la ligne Loudéac – Rennes (ligne R1) puis le car depuis Loudéac.

En revanche, aucune liaison ferroviaire est-ouest ne peut constituer une alternative à la RN 164 ; de même que l'aéroport le plus proche, celui de Saint-Brieuc, qui se trouve à près d'une heure de la zone d'étude.

#### Favoriser et fluidifier les déplacements

Utiliser sa voiture pour rejoindre les principaux pôles urbains de Bretagne – Carhaix, Loudéac et plus loin Quimper, Brest, Rennes – fait partie du quotidien des habitants du secteur. La mise à 2x2 voies de la RN 164, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, facilitera par conséquent leurs déplacements vers des équipements, des services et des commerces dont ils ne disposent pas à proximité de chez eux, tels les lycées et universités, les hôpitaux, les gares ou encore les grandes zones commerciales.

#### Un enjeu important : les liaisons domicile-travail

Sur les 55 700 actifs qui habitent la zone d'emploi Pontivy-Loudeac, 52 000 occupent actuellement un emploi. Pontivy, Loudéac et Locminé concentrent à elles seules 40% de ces emplois. Aussi, l'amélioration des liaisons domicile-travail représente un enjeu particulièrement important dans le contexte actuel de fragilité économique.

## Améliorer la sécurité routière

Les statistiques de la sécurité routière montrent que les secteurs de la RN 164 qui ne sont pas aménagés à 2x2 voies sont les plus accidentogènes : il s'y produit en effet 73% des sinistres pour moins de 40% du linéaire total.

Ainsi, près d'un tiers des accidents corporels qui ont eu lieu sur la RN 164 entre 2006 et 2011 se sont produits sur le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Si la RN 164 ne figure pas parmi les axes les plus accidentogènes, il convient cependant de souligner que 91 % des accidents qui ont eu lieu sur l'itinéraire sont des accidents graves, avec des blessés.

### La dangerosité des carrefours

Sur la section Caurel-Colmain, 66% des accidents recensés ont eu lieu au niveau des carrefours. Deux d'entre eux apparaissent particulièrement accidentogènes : l'intersection avec la RD 767, dit carrefour de Toul Louz, et l'intersection avec la RD 35, pour l'accès à Saint-Guen. Notons que les départementales 767 et 35 sont celles qui supportent les trafics les plus importants.

L'aménagement à 2x2 voies de la RN 164, avec la dénivellation des carrefours et des possibilités de dépassement plus sûres, permettra de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer la sécurité pour les usagers.

**La situation actuelle de la RN 164, avec ses carrefours, tourne-à-gauche et la multiplicité des types de déplacements, génère des conditions d'inconfort pour les usagers, que l'aménagement de la route pourra améliorer.**

### Prévisions de trafic : une tendance à la hausse...

Si le trafic actuel, sur la section étudiée de la RN 164, varie entre 3500 et 4500 véhicules/jour, les deux sens de circulation confondus, il convient de noter qu'à Caurel, à l'extrémité ouest du projet d'aménagement, le trafic a augmenté d'environ 18 % ces 10 dernières années passant ainsi de 3080 véhicules /jour en 2003 à près de 3700 en 2012. Une augmentation qui s'est accentuée depuis 2010, avec les mises en service des déviations de Gouarec et Saint-Caradec.

Les prévisions de trafic à l'horizon 2035 font apparaître de nouvelles progressions : la fréquentation de la section ouest de l'aménagement à venir se situerait autour de 8450 véhicules par jour ; celle de la section centre entre 8 650 et 9 200 et celle de la section est entre 8 550 et 8 950.

Ces augmentations de trafic entre 2011 et 2035 s'expliquent pour une part par la hausse « naturelle » des besoins de déplacement et pour une autre part par l'amélioration de l'attractivité de l'ensemble de l'itinéraire progressivement réalisé en 2x2 voies.

### ... particulièrement forte pour les poids-lourds

Les études montrent, par ailleurs, que le trafic des poids-lourds, qui représente entre 17 et 21% du trafic en moyenne, a progressé plus rapidement encore que celui des véhicules légers : il a en effet connu, avec une hausse de 35 % entre 2003 et 2012 sur la RN 164, la plus forte augmentation des grands axes routiers bretons.

Les projections montrent que les poids lourds représenteront encore environ 20% du trafic total en 2035.

Signe de dynamisme économique, la présence croissante de poids-lourds sur la RN 164 milite en faveur de son réaménagement : cette fréquentation pose, en effet, la question du confort et de la sécurité des usagers et de la coexistence des différents types d'usagers.

## Modélisation des flux routiers

→ Dans le cadre des études préalables, une étude du trafic routier dans la zone de Mûr-de-Bretagne a été réalisée en 2013 par le maître d'ouvrage. En tenant compte de la nature et du genre de déplacements des usagers (motifs, fréquence, etc.) ainsi que des comptages automatiques de véhicules, des prévisions de trafics à l'horizon 2025 et 2035 ont pu être établies.

Le trafic autour de Mûr-de-Bretagne se répartit ainsi :

- Au niveau de Caurel : il s'agit pour les deux tiers d'un trafic de transit, le reste consistant en des échanges entre la zone d'étude, d'une part, Rostrenen, Carhaix, Châteaulin, d'autre part.
- Au niveau de Saint-Caradec : il s'agit pour moitié d'un trafic de transit et pour le reste des échanges entre la zone d'étude, Loudéac et Rennes.
- Le trafic local qui concerne uniquement la liaison Mûr-de-Bretagne- Caurel est marginal (700véhicules/jour)
- Les principaux carrefours supportent un trafic de 1700 véhicules par jour avec la RD767 et de 1900 véhicules par jour avec la RD35.

## 2 Le territoire du projet

### 2.2 Les enjeux de développement

#### La situation démographique

Si l'on considère, à une échelle large, la zone d'emplois de Pontivy-Loudéac, qui regroupe 90 communes, il apparaît qu'après une longue période de recul démographique (7000 habitants perdus en 40 ans) celle-ci connaît depuis 1999 un regain démographique dû aux migrations. Elle comptait ainsi, en 2007, 125 000 habitants.

A l'échelle plus resserrée du territoire du projet stricto sensu, on recense 6 communes pour une population de 4733 habitants en 2010. Si, parmi ces communes, celle de Saint-Caradec a connu une légère croissance de sa population depuis une dizaine d'années, les autres ont globalement vu stagner le nombre de leurs habitants depuis 1968. Avec 2101 habitants, en 2010, Mûr-de-Bretagne est le bourg le plus important.

L'activité économique du secteur est très liée à la performance du réseau routier. Vecteur d'attractivité pour les entreprises, l'aménagement de la RN 164 doit permettre de créer une nouvelle dynamique de territoire.

#### La situation économique

Le nombre d'emplois de la zone de Pontivy-Loudéac a beau avoir augmenté ces dernières années – 3% de hausse entre 2003 et 2007 - la progression enregistrée est moins rapide que sur l'ensemble de la Bretagne. En cause, le moindre développement, sur cette zone, du secteur des services marchands, principal pourvoyeur d'emploi sur la région. En outre, depuis 2007, les effets de la crise ont des répercussions plus importantes sur cette zone que dans le reste de la région. En conséquence, le chômage a davantage augmenté à Pontivy-Loudéac que dans l'ensemble de la Bretagne, même si son taux de chômage reste l'un des moins élevés de cette région.

A contrario, l'industrie agroalimentaire, qui est le principal moteur économique de cette zone, a plutôt mieux résisté.

Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, plus précisément, le nombre d'emplois a progressé entre 1999 et 2009 de 19% passant ainsi de 1545 emplois à 1845. Avec près de 200 emplois, l'établissement Boshier-Volailles (Mûr-de-Bretagne) est le plus gros employeur.

#### Les activités agricoles

L'agriculture est l'une des activités dominantes du territoire du projet. Elle est essentiellement tournée vers l'élevage hors-sol, pour 50% de son activité, et l'élevage bovin (production laitière et production de viande qui représentent 30%) ; la part des cultures est, en revanche, plus marginale.

Conformément à la tendance générale le nombre d'exploitations a considérablement diminué depuis 2000 : après avoir perdu un quart de ses exploitants, le territoire n'en comptait plus que 136 en 2010. Cette diminution a eu pour conséquence une augmentation de la surface agricole utile, qui est passée de 40 hectares en moyenne, en 2000, à 55 en 2010.

#### → Rétablir l'accès aux parcelles agricoles

En cas d'aménagement en route express, sur le secteur de Mûr-de-Bretagne, les engins agricoles ne pourront plus circuler sur la RN 164. Les chemins ruraux, carrefours et passages seront alors rétablis par des voiries secondaires adaptées : des franchissements agricoles spécifiques pourraient être instaurés (passages souterrains pour les tracteurs par exemple). En outre, dans le cas où l'aménagement affecterait plus lourdement le bon fonctionnement des exploitations, une procédure de remembrement est une solution possible pour réaffecter les parcelles au mieux des intérêts de chacun.

## Les activités touristiques

Lac de Guerlédan, vallée et gorges du Poulancre, canal de Nantes à Brest et forêt de Quénécan : les activités touristiques dans la zone d'étude sont nombreuses et diversifiées, elles en font un important lieu de villégiature en centre Bretagne.

La présence du GR34, de la Voie verte Camaret-Vitré et des circuits locaux permettent de découvrir ces sites à pied, en vélo ou à cheval.

La zone d'étude dispose également d'une large offre d'hébergements touristiques, principalement à Mûr-de-Bretagne qui compte 1700 lits touristiques (dont 50% en résidences secondaires).

### → Un patrimoine culturel de grande richesse

Le secteur abrite six édifices inscrits aux Monuments historiques et deux sites inscrits au titre de la loi relative à la protection des sites et des paysages (la vallée du Poulancre, ainsi que le lac de Guerlédan et ses abords).



Mûr-de-Bretagne

## 2 Le territoire du projet

### 2.3 Les enjeux environnementaux

#### Un milieu naturel remarquable

##### Un paysage aux multiples visages

Tandis que la moitié du territoire concerné par le projet d'aménagement, et notamment dans ses parties est et sud, se caractérise par des paysages agricoles ondulés, ouverts aux perceptions lointaines et ponctués de hameaux dispersés, la vallée encaissée du Poulancre, très peu habitée, revêt un caractère paysager pittoresque unique, qui mérite une attention particulière.

Quant aux petites vallées secondaires, traversées de nombreux cours d'eau, sur la zone d'étude, du côté des vallées de Saint-Guen, Guer et Lotavy, elles abritent un habitat dispersé et dessinent un paysage vallonné, plutôt fermé par la végétation.

Autre curiosité du territoire, le lac de Guerlédan et ses abords comprenant la fin des montagnes noires accueillent le bourg de Caurel et un bâti dispersé.

Restent, enfin, les secteurs urbanisés et péri-urbain de Mûr-de-Bretagne.

##### L'omniprésence de l'eau

Sur l'aire d'étude, le réseau hydrographique comprend quatre ensembles distincts : les ruisseaux de Lotavy et du Saint-Guen ; les cours d'eau du bassin versant de Poulancre ; les petits ruisseaux temporaires qui se jettent directement dans le lac de Guerlédan (Ruisseau de Guer et du Martray) ainsi, enfin, qu'un petit affluent de l'Oust, qui s'écoule au nord de Kerbardouil. La présence de ces cours d'eau s'accompagne d'une végétation caractéristique qui doit faire l'objet d'une attention particulière.

Élément phare du réseau hydrographique local, le lac de Guerlédan, situé sur le cours d'eau du Blavet, joue à la fois un rôle de barrière hydrologique et de réservoir.

Sur le secteur de Mûr-de-Bretagne, la présence de l'eau passe également par la présence de zones humides, espaces de transition entre la terre et l'eau : comprenant des sources, lacs, étangs, marais, prairies inondables, fourrés et forêts, landes et carrières en eau, elles constituent de véritables réservoirs de vie auxquels il convient d'être très attentifs. Les mares, plans d'eau et cours d'eau, de même que les boisements humides et les haies présentent également un enjeu écologique fort.

« On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles [organismes qui aiment l'humidité] pendant au moins une partie de l'année ».

Article L211-1 du Code de l'environnement.



Osmonde royale (*Osmunda regalis*)

#### Une faune et une flore très diversifiées

Si l'aire d'étude présente une diversité floristique assez élevée, aucune espèce rare, sensible ou protégée, n'a cependant été repérée à proximité immédiate ou dans les emprises des tracés envisagés.

La zone d'étude comporte en revanche plusieurs espèces animales protégées : on y trouve en effet des escargots de Quimper, mais aussi des mammifères tels que les loutres et les muscardins. Mais c'est surtout la diversité des chauves-souris qui fait la spécificité des alentours de Mûr-de-Bretagne : une quinzaine d'espèces y ont été repérées, dont cinq qui, par leur statut réglementaire et leur sensibilité, présentent un intérêt particulier. La présence de colonies de reproduction ou d'hivernage à proximité du projet est à prendre en compte, ainsi que l'existence de secteurs qui semblent être très appréciés par les chauves-souris.

#### Une zone naturelle protégée : la vallée du Poulancre

La zone d'étude traverse le Site Natura 2000 de la vallée du Poulancre, très sensible sur le plan biologique : zones humides, espèces protégées (loutre, escargot de Quimper, chauves-souris, osmonde royale...), habitats d'intérêt communautaire...



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

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

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

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

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

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



Mûr-de-Bretagne – secteur de Le Quelo

# 3 Le projet soumis à la concertation

## Principes généraux de l'aménagement

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti-pris d'aménagement de la RN 164 comme étant une 2x2 voies, dotée d'échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express. Cette dernière mention entraîne l'interdiction de la circulation des engins agricoles, piétons et cycles. En découle l'obligation de créer un itinéraire de substitution pour ces usagers.

En cohérence avec le reste de l'aménagement de la RN 164, la vitesse sur le nouveau tronçon en 2x2 voies y sera limitée à 110km/h. Cela garantit un gain de temps de parcours pour les usagers, qui est d'autant plus important que les possibilités de dépassement des poids lourds seront plus nombreuses sur la 2x2 voies tandis qu'inversement les carrefours y seront inexistantes.

## Trois variantes retenues

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude, puis soumises au comité de pilotage (voir encadré), trois options ont été in fine retenues comme pertinentes :

- la variante « aménagement sur place », page 14
- la variante sud, page 16
- la variante nord, page 18

Il s'agit des trois tracés qui, au terme d'une analyse multicritères affinée, présentent le meilleur bilan avantages-inconvénients (la synthèse de l'analyse multicritères des variantes écartées est présentée en annexe du présent dossier).

## Les points communs des 3 variantes

Avant d'explorer les caractéristiques de chaque variante, dans la suite de ce document, notons les points communs qui les rapprochent, à savoir la question des échangeurs et le doublement de la déviation de Caurel.

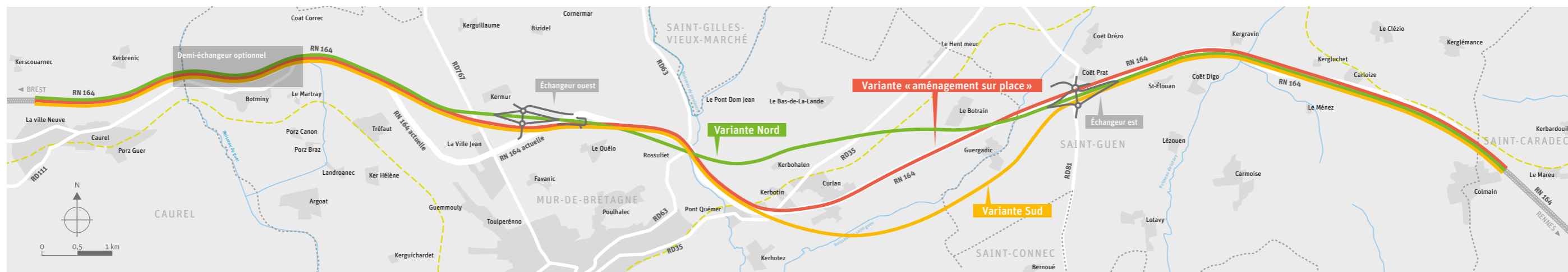
→ Deux échangeurs validés, un troisième en option

L'étude de trafic ayant mis en évidence des flux plus importants provenant de la RD 767 (liaison vers Guingamp au nord et Lorient au sud) et de la RD 35 (liaison vers Saint-Brieuc au nord), chaque variante prévoit deux échangeurs destinés à faciliter ces mouvements : à l'ouest, un échangeur avec la RD 767 et, à l'est, un échangeur avec la RD 35 et situé au niveau de la RD81.

Quelle que soit la variante, le positionnement de ces échangeurs est quasiment identique.



Échangeur ouest dans le cas de la variante « aménagement sur place », aménagement quasiment identique pour les deux autres variantes.



De même, quelle que soit la variante retenue, un demi-échangeur supplémentaire est envisagé, mais de façon optionnelle, pour desservir Caurel et le lac de Guerlédan, à l'ouest de la section d'étude.

→ Le doublement de la déviation de Caurel

L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, à l'extrémité ouest du projet, figure également sur les trois variantes. La topographie des lieux, avec la présence sur ce site de coteaux abrupts, impose naturellement le choix de l'élargissement sur place. Le doublement de la déviation de Caurel est ainsi prévu sur 2,3 km. Il aura peu d'impacts sur l'habitat, si ce n'est sur l'accès à l'usine Senan se trouvant à proximité immédiate du projet. Quant à ses impacts sur l'environnement (destruction de boisements et franchissement de cours d'eau) et le paysage, ils seront compensés par des mesures d'insertion de l'équipement, destinées à valoriser la position en balcon de la route et ainsi les perceptions sur le lac de Guerlédan.



Doublement sur place entre l'entreprise Senan et la Ville Jan, dans le cas de la variante « aménagement sur place » aménagement quasiment identique pour les deux autres variantes.

Les cours d'eau franchis seront rétablis de manière à favoriser la transparence écologique.

Enfin, le doublement sur place limite les impacts sur le paysage.

## A chaque étude ses spécialistes

Les études préalables, dont l'examen a débouché sur le choix de trois variantes, ont été menées par le maître d'ouvrage, la DREAL Bretagne. Elles ont été menées dans le cadre d'un comité de suivi, présidé par le Préfet de Région et le Préfet des Côtes d'Armor, qui a réuni les élus locaux, les chambres consulaires et les associations de protection de l'environnement. Les études techniques ainsi que la coordination générale ont été réalisées par le bureau d'études INGEROP ; les études sur la faune, la flore et le paysage par le cabinet CERESA ; celles relatives au trafic ont été menées par le CEREMA et l'étude agricole par Geomatic système.

## → Zoom sur... la zone Natura 2000

Un enjeu de taille à prendre en compte : les contraintes imposées par la présence d'une zone Natura 2000 au nord de Mûr-de-Bretagne

Labellisée Natura 2000, la vallée du Poulancre, qui abrite des zones humides et de nombreuses espèces protégées, fera l'objet de toutes les attentions. Sa qualité écologique en fait, en effet, l'un des 1753 sites que compte le réseau Natura 2000 en France.

Instauré par l'Union Européenne, il y a plus de 30 ans, ce réseau a vocation à préserver le patrimoine écologique communautaire. Il impose aux sites qui le composent le respect de ses règles, notamment en matière de biodiversité, via les Directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats Faune Flore » (1992).



Secteur de Toul Louz et boisements de la vallée de Poulancre

# 3 Le projet soumis à la concertation

## 3.1 La variante « aménagement sur place »

### Les caractéristiques de l'aménagement

La variante « aménagement sur place » s'inspire du tracé qui avait fait l'objet, en 1997, d'une déclaration d'utilité publique, pour le secteur de Mûr-de-Bretagne. Elle va cependant plus loin, puisqu'elle comprend aussi la déviation de Caurel, à l'ouest, et va jusqu'à Colmain, à l'est. Elle vise à réutiliser au maximum le tracé actuel de la RN 164.

Concrètement, le tracé se connecte à la RN 164 à 2x2 voies, à l'ouest, puis s'appuie sur la voirie existante jusqu'à l'ancienne usine Senan. Afin de dévier le carrefour de Toul Louz, il longe le sud du bois situé à l'ouest de la RD 767, puis passe entre la station de pompage et le concessionnaire New Holland avant de rejoindre la RN 164 à l'est du carrefour de Toul Louz.

La suite de l'itinéraire suit la voirie existante. Il franchit, ainsi, la vallée du Poulancre en s'appuyant sur la RN 164 actuelle.

#### La situation des deux échangeurs

A l'ouest, l'échangeur sera situé entre la RD 767 et la route d'accès au hameau de Bizidel. L'échangeur est sera, quant à lui, situé au niveau du lieu dit « Coët Prat ».

#### Deux viaducs protecteurs de l'environnement

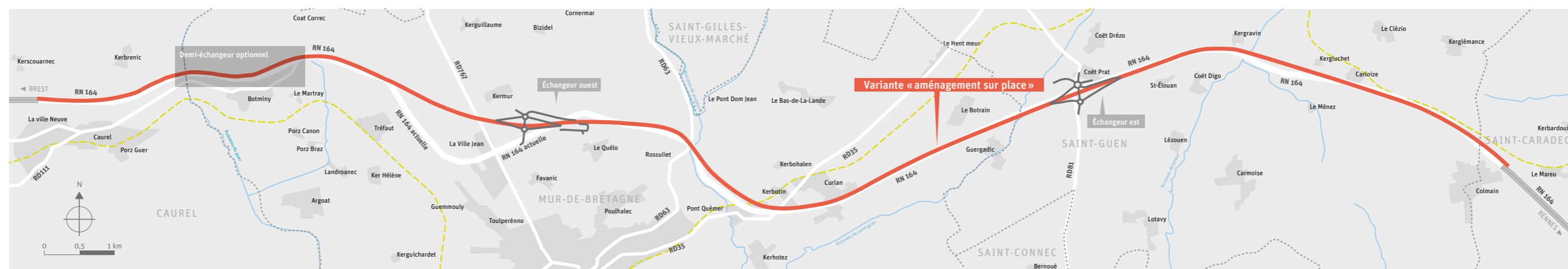
Pour limiter les impacts environnementaux de cette variante sur la vallée du Poulancre, le franchissement de ce site labellisé Natura 2000 s'effectuera grâce à deux viaducs : le premier, destiné à la circulation courante à 2x2 voies s'élèvera à 6.50m de hauteur sur une longueur de 130 m ; le second, voué à l'itinéraire de substitution, sera un peu plus long (175m). Ces ouvrages permettent d'éviter d'atteindre les zones sensibles comme les zones humides, garantissent un bon écoulement des eaux et ne font pas de la route un obstacle pour les espèces animales protégées présentes.



Entre Guergadic et Saint-Elouan

### La variante « aménagement sur place » en chiffres

Longueur	12,7 km
Surfaces agricoles utiles touchées	46,6 ha
Bois directement impactés	10,2 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	60
Zones humides touchées	2,5 ha
Coût	103 M€



## Les enjeux et les impacts

### Les impacts sur l'habitat :

Des démolitions et des acquisitions seront à prévoir du côté des hameaux de Curlan, à l'intersection de RN 164 et de la RD35, et de Coët Prat à l'intersection de la RN 164 et de la RD81.

### Les impacts liés au bruit :

Cette variante qui s'appuie sur l'existant se développe à proximité de nombreux hameaux. L'augmentation du trafic et de la vitesse maximale autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) induira, pour les quelque 19 hameaux situés à proximité de la route, des nuisances sonores légèrement supérieures à celles qu'ils connaissent actuellement. Le hameau de Curlan sera particulièrement affecté sur ce sujet par cette variante.

### Les impacts sur l'environnement :

Malgré la recherche d'une solution de franchissement de la vallée du Poulancre la plus indolore possible, avec la création de deux viaducs, des impacts résiduels significatifs sont à prévoir tant sur la faune que la flore : destruction d'habitat d'escargots de Quimper et d'un site de reproduction d'amphibiens, risque de collision pour les chauves-souris (la hauteur des viaducs ne leur permet peut-être pas un franchissement optimal), consommation importante de boisements, rapprochement d'un site d'hivernage pour les chauves-souris et destruction de zones humides (voir résultats détaillés de l'étude en annexe).

### Les impacts sur le paysage :

Cette variante qui s'appuie sur le tracé existant évite de nouvelles coupures dans le paysage. De plus, elle présente de longs secteurs en déblai mais avec des hauteurs modérées pour les talus, son impact sur le paysage est ainsi limité. L'important volume d'excédents de déblais à traiter aura cependant un impact sur le paysage dans un secteur qui restera à définir.

### Les impacts sur le milieu agricole :

L'élargissement de la RN et la création nécessaire d'un itinéraire de substitution généreront une emprise sur le milieu agricole équivalente à celle d'un tracé neuf. Par ailleurs, 23 bâtiments agricoles se situent dans la bande de 100 mètres et un bâtiment bovin à usage temporaire est impacté par ce projet.

### Les impacts sur le développement économique :

Cette variante empiète sur une partie de la zone d'activités de Guergadic et ne permet plus un accès direct au garage automobile situé au nord de cette zone d'activités.

### Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :

Les travaux n'auront pas d'impact particulier pour les riverains : la circulation sur la RN 164 sera maintenue pendant la durée du chantier, même si certaines restrictions de circulation (vitesse limitée, largeur de la voie réduite, déviations ponctuelles) seront à prévoir selon les phases de travaux.

## Les mesures d'insertion envisagées

De manière à prendre en compte les impacts anticipés, plusieurs mesures de compensations sont prévues :

Concernant les enjeux environnementaux, il s'agira de compenser les impacts liés au franchissement de la vallée de Poulancre. Au vu des enjeux du site, un dossier de demande de dérogation concernant l'impact sur les espèces protégées sera élaboré (amphibiens, escargot de Quimper, chauves-souris notamment). Des mesures compensatoires concernant l'impact sur les zones humides devront également être définies, ainsi que des opérations de reboisement pour compenser les coupes sur les coteaux. Cette variante engendre, en outre, des mouvements de terre importants qui se traduisent par d'importants stocks de matériaux. Des solutions sur place seront donc à rechercher pour ces excédents (réutilisation, stockage...) : elles impliqueront vraisemblablement de la consommation supplémentaire de surfaces agricoles.

Concernant les enjeux humains, la réalisation d'une étude acoustique permettra d'identifier le cas échéant les besoins en protection phonique (écran acoustique, merlon, protection de façades...).

Des mesures seront également prises pour rétablir les accès aux hameaux et aux parcelles agricoles.

Des compensations seront recherchées en partenariat avec les riverains et les agriculteurs concernés pour pallier les préjudices du projet (achat de maison, échanges fonciers, réorganisation parcellaire...).



Mûr-de-Bretagne – zone d'activités de Guergadic

**L'avantage de la variante « aménagement sur place » est de ne pas engendrer de nouvelles coupures dans le paysage et de moins fragmenter les parcelles agricoles existantes. Toutefois, elle génère un impact notable sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre.**

# 3 Le projet soumis à la concertation

## 3.2 La variante « nord »

### Les caractéristiques de l'aménagement

Sur la partie comprise entre l'extrémité ouest du projet et l'usine Senan, la variante nord suit le même tracé que la variante « aménagement sur place ». Elle passe, ensuite, au nord de cette dernière pour dévier le carrefour de Toul Louz et la station de pompage, puis au sud de la RN164 actuelle, avant de traverser la vallée de la Poulancre.

Son franchissement emprunte un viaduc d'environ 250m de long et 25 m de hauteur au point le plus haut (un seul viaduc est nécessaire, l'ancienne route servant d'itinéraire de substitution). Le tracé se fraye, ensuite, un chemin dans le bois situé à l'est de la RD63, passe au nord du lieu-dit de « Kerbohalen » et rejoint le secteur de la zone d'activités de Guergadic. Il passe entre le garage automobile et le lieu-dit « Le Botrain », rejoint ensuite la RN 164 actuelle et la longe au sud jusqu'à l'extrémité est du projet qui correspond au raccordement à la section actuelle à 2x2 voies.

#### La situation des deux échangeurs

A l'ouest, l'échangeur sera situé entre la RD 767 et la route d'accès au hameau de Bizidel (un peu plus à l'est que dans la variante « aménagement sur place »). L'échangeur est sera, quant à lui, situé au niveau du lieu dit « Coët Prat », sur la RD81 comme pour la première variante.



Photomontage

Entre Coët Digo et le Botrain

#### La variante nord en chiffres

Longueur	12,35 km
Surfaces agricoles utiles touchées	52,2 ha
Bois directement impactés	8,3 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	28
Zones humides touchées	2,2 ha
Coût	101 M€



## Les enjeux et les impacts

### Les impacts sur l'habitat :

A ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir d'acquisitions d'habitations.

### Les impacts liés au bruit :

L'augmentation de la vitesse maximale autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira des nuisances sonores légèrement supérieures à celles générées par la route actuelle ; 17 hameaux seront potentiellement concernés par cette augmentation des niveaux sonores.

### Les impacts sur l'environnement :

La réalisation d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre permet de limiter les impacts sur ce site exceptionnel aux emprises des piliers de l'ouvrage. Plusieurs stations d'escargots de Quimper seront toutefois touchées. Par ailleurs, cette variante limite les mouvements de terre et facilite ainsi la gestion future des matériaux.



Vallon du Poulancre

### Les impacts sur le paysage et le patrimoine :

Cette variante sera nettement plus visible dans le paysage (hauteurs de talus plus importantes, secteurs en tracés neufs...) ; elle se rapproche en outre du jardin remarquable du Botrain, qui se situe en bordure immédiate du tracé.

### Les impacts sur le milieu agricole :

17 bâtiments agricoles, dont cinq bâtiments d'élevage de porcs, situés à Curlan, se situent dans une bande des 100 m de l'aménagement. Enfin, ce tracé aura des impacts sur les déplacements des usagers des sites de Botrain et de Curlan.

### Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :

Les travaux n'auront pas d'impact particulier sur les riverains : la RN 164 actuelle restera en circulation pendant la durée du chantier, même si certaines restrictions de circulation (vitesse limitée, largeur de la voie réduite, déviations ponctuelles) seront à prévoir selon les phases de travaux.



Au droit du Botrain et de la ZA de Guergadic

## Les mesures d'insertion envisagées

De manière à prendre en compte les impacts anticipés, plusieurs mesures de compensations sont prévues :

Concernant les enjeux environnementaux, la création d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre s'inscrit pleinement dans la doctrine « d'évitement » du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie : elle assure la préservation maximale de cette zone Natura 2000.

Concernant les enjeux humains, la réalisation d'une étude acoustique permettra d'identifier le cas échéant les besoins en protection phonique (écran acoustique, merlon, protection de façades...).

Des mesures seront également prises pour rétablir les accès aux hameaux et aux parcelles agricoles.

Des compensations seront recherchées en partenariat avec les riverains et les agriculteurs concernés pour pallier les préjudices du projet (achat de maison, échanges fonciers, réorganisation parcellaire...).

La variante nord vise à minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre. Elle préserve également le hameau de Curlan. Toutefois, la création de section en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole et le paysage qu'il conviendra de limiter au mieux et de compenser.

# 3 Le projet soumis à la concertation

## 3.3 La variante « sud »

### Les caractéristiques de l'aménagement

Sur la partie comprise entre l'extrémité ouest du projet et l'usine Senan, la variante sud suit le même tracé que les deux premières variantes. Puis, en quittant la RN 164, elle reprend le tracé de la variante « aménagement sur place » jusqu'au passage de la vallée de Poulancre. Le franchissement de cette dernière s'effectue dans les mêmes conditions que dans la variante « aménagement sur place ». Une fois la zone Natura 2000 traversée, cette troisième option de tracé chemine au sud de la zone d'activité de Guergadic avant de rejoindre la RN 164 actuelle qu'elle longe ensuite jusqu'à l'extrémité est du projet, qui correspond au raccordement avec la section actuelle à 2x2 voies. Comme la variante aménagement sur place, cette variante prévoit donc le franchissement de la vallée de Poulancre par deux viaducs.

#### La situation des deux échangeurs

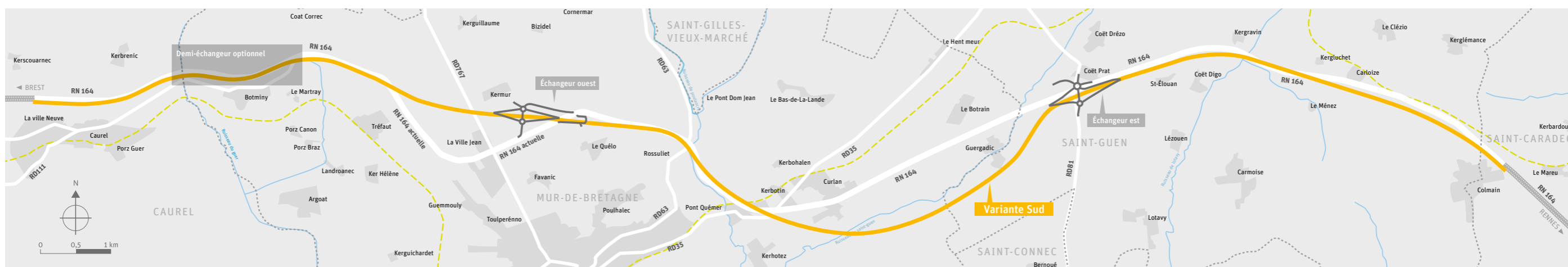
Le point d'échange ouest se situe entre la RD767 et la route d'accès au hameau de Bizidel ; quant à l'échangeur est, il s'implante au sud du hameau de Coët Prat sur la RD81.



Entre Coët Digo et le Botrain

#### La variante sud en chiffres

Longueur	12,9 km
Surfaces agricoles utiles touchées	52,5 ha
Bois directement impactés	10,2 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	33
Zones humides touchées	2,2 ha
Coût	101 M€





## Les enjeux et les impacts

### Les impacts sur l'habitat :

Des démolitions et des acquisitions de bâtiments seront à prévoir, à proximité du hameau de Curlan, à l'intersection de la RN 164 et de la RD35.

### Les impacts liés au bruit :

L'augmentation de la vitesse maximale autorisée (110km/h contre 90km/h actuellement) ainsi que du trafic induira des nuisances sonores légèrement supérieures à celles qui sont actuellement générées ; elles concerneront potentiellement 20 hameaux.

### Les impacts sur l'environnement :

Cette variante génère les mêmes impacts que la variante « Aménagement sur place » sur la vallée du Poulancre. Toutefois, elle occasionne des impacts plus importants sur le Saint-Guen en multipliant les coupures du cours d'eau.

### Les impacts sur le paysage :

En passant au sud de la zone d'activités du Guergadic, cette variante vient couper un secteur vallonné : ce nouveau tronçon sera par conséquent très visible tant de la future RN 164 que depuis l'extérieur.



Entre Coët Digo et Guergadic

### Les impacts sur le milieu agricole :

13 bâtiments agricoles, dont 5 bâtiments d'élevage, se situent dans la bande des 100 m concernée par l'aménagement. En outre, un hangar de stockage agro-alimentaire de 800 m<sup>2</sup> se situe en bordure immédiate de l'emprise au sol du tracé (à l'ouest de Curlan).

### Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :

Les travaux n'auront pas d'impact particulier sur les riverains : la RN 164 actuelle restera ouverte à la circulation pendant la durée du chantier, même si des restrictions de circulation (vitesse limitée, largeur de la voie réduite, déviations ponctuelles) seront à prévoir selon les phases de travaux.

## Les mesures d'insertion envisagées

De manière à prendre en compte les impacts anticipés, plusieurs mesures de compensations sont prévues :

Concernant les enjeux environnementaux, les mesures envisagées, essentiellement liées au franchissement de la vallée du Poulancre, seront identiques à la variante « Aménagement sur place », avec en outre des aménagements pour le franchissement du ruisseau de Saint-Guen

Concernant les enjeux humains, la réalisation d'une étude acoustique permettra d'identifier le cas échéant les besoins en protection phonique (écran acoustique, merlon, protection de façades...).

Des mesures seront également prises pour rétablir les accès aux hameaux et aux parcelles agricoles.

Des compensations seront recherchées en partenariat avec les riverains et les agriculteurs concernés pour pallier les préjudices du projet (achat de maison, échanges fonciers, réorganisation parcellaire...).



Secteur de Pont Quemer et Curlan

Si le choix de passer au sud de la zone d'activités du Guergadic peut présenter un avantage en permettant l'extension de la zone d'activités au nord de l'actuelle RN 164, ce tracé sera à la fois difficilement intégrable au paysage et plus pénalisant pour les espaces agricoles.

# 3 Le projet soumis à la concertation

## 3.4 Analyse comparée des trois variantes

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères objective.

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

### Forces et faiblesses de la variante « Aménagement sur place »

En s'appuyant sur la RN 164 actuelle, qu'il vient doubler, ce tracé permet de minimiser les impacts sur l'activité agricole et d'éviter toute nouvelle coupure dans le paysage.

Il engendre, cependant, d'importants excédents de terres et génère des nuisances supplémentaires pour les riverains des secteurs agglomérés (Curlan...). Il ne permet pas, en outre, d'éviter de manière optimale les espaces remarquables et protégés, avant tout au niveau du franchissement du Poulancre.

### Forces et faiblesses de la variante nord

Le tracé de la variante nord vise prioritairement à minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre. La recherche d'optimisation de son itinéraire a également permis de limiter les mouvements de terre et un éloignement des hameaux les plus importants.

En s'éloignant de la RN 164 actuelle, il crée toutefois des impacts tant sur l'activité agricole (consommation de terres, coupures d'exploitation) que sur le paysage.

### Forces et faiblesses de la variante sud

La variante sud comme la variante « aménagement sur place » présente des impacts certains sur la vallée du Poulancre. Son passage au sud de la zone d'activités la conduit également à traverser un secteur bocager avec des incidences sur le paysage.

Critères	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Milieu physique	Très défavorable	Défavorable	Défavorable
Milieu naturel	Très défavorable	Défavorable	Très défavorable
Paysage	Favorable	Défavorable	Très défavorable
Activité agricole	Défavorable	Défavorable	Défavorable
Bâti et nuisances sonores	Très défavorable	Défavorable	Défavorable
Développement économique	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Sécurité	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Coût	103 M€	101 M€	101 M€

Très favorable
Favorable
Pas d'impact
Défavorable
Très défavorable

---

## En résumé

Les conditions de préservation de la vallée du Poulancre apparaissent comme un enjeu fort dans la sélection de la variante d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

En ce sens, la variante sud, avec des impacts environnementaux ou paysagers supérieurs à celui de la variante « aménagement sur place », ne semble pas présenter un avantage déterminant et paraît la moins adaptée.

La variante aménagement sur place, dont le tracé a été envisagé de longue date, semble de fait la plus intuitive de prime abord ; elle est néanmoins confrontée à une série de questionnements, techniques, environnementaux et économiques.

La variante nord offre une perspective nouvelle, moins anodine peut-être pour le milieu agricole ou le paysage que la variante aménagement sur place, mais qui est clairement la meilleure option pour la protection de l'environnement.

Les trois variantes, qui nécessitent des terrassements ou ouvrages importants, sont en outre onéreuses au km de projet.

En fonction des résultats de la concertation, il pourra être nécessaire d'approfondir les études réalisées dans un triple objectif : affiner - plus qu'il est usuel de le faire - le tracé de la 2 x 2 voies pour qu'il soit à la hauteur des enjeux du territoire, écarter tout risque juridique et proposer un programme des travaux susceptible de concilier les contraintes techniques et financières. Il en va de la qualité de cet aménagement routier, qui engage l'avenir du secteur pour les décennies à venir.



# 3 Le projet soumis à la concertation

## 3.5 les enjeux d'un troisième échangeur à Caurel

### Les enjeux d'un troisième échangeur à Caurel

Tandis que la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest et l'autre à l'est de l'aménagement, peut être actée, la question de la construction d'un demi échangeur supplémentaire, à Caurel, est posée.

En évitant d'utiliser l'itinéraire de substitution, cette infrastructure permettrait non seulement de desservir directement le bourg de Caurel pour les usagers venant de Rennes, mais aussi le lac de Guerlédan, qui constitue, avec ses 400 hectares, l'un des plus beaux sites de la Bretagne intérieure et un lieu de loisirs très apprécié. Le trafic entrant par l'est de Caurel, habituellement de 700 véhicules par jour, double d'ailleurs pendant la période estivale.

La localisation précise de ce demi-échangeur a fait l'objet de l'étude de trois variantes possibles, qui génèrent des impacts supplémentaires sur le milieu naturel et posent d'importantes difficultés techniques (avec une conception non optimale en termes de sécurité), qui se traduisent par un coût très important. Si, face à ces inconvénients, la décision était prise de renoncer à ce demi-échangeur, les usagers venant par l'est auraient à parcourir, selon leur provenance, soit 500 mètres de moins pour accéder à Caurel, soit un kilomètre de plus.

Les études de trafic montrent que le demi-échangeur de Caurel serait fréquenté par environ 1 200 véhicules en 2035.



La variante ouest est la plus défavorable pour le milieu naturel, elle borde une zone humide qui accueille des espèces protégées.



La variante centre pose des réelles difficultés techniques qui impactent fortement le paysage.

chiffre-clé

Coût du demi-échangeur de Caurel : 5 M€



Photomontage

La variante est, au regard des deux autres variantes, semble offrir le meilleur compromis.



Mûr-de-Bretagne - RN 164 - Thalweg de Le Rossuliet

# 4 La concertation, aujourd'hui et demain

## Objectifs et modalités de la concertation

Informer largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écouter les avis de chacun, dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement, tels sont les objectifs de toute concertation publique.

Le projet de mise en 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne n'étant pas arrêté, toute contribution aidera au choix de la variante et à la conception définitive de l'aménagement routier : les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et faciliteront les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation préalable.

### Les dates de la concertation

**La concertation préalable se déroule du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014.**

Le dossier de concertation, qui présente les motivations, les enjeux et les différentes variantes du projet d'aménagement est consultable : dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Caradec, Saint-Guen et Saint-Connac.

Sur le site Internet de la DREAL Bretagne :

**[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)**

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

### Les rendez-vous pour participer

Une réunion publique se tiendra lundi 16 juin 2014, à la Halle aux loisirs, rue de la Traversière, à Mûr-de-Bretagne. Le projet y sera présenté par le maître d'ouvrage et chacun est invité à y participer et à s'exprimer.

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

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

**[rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)**

Une permanence des services de l'État se tiendra mardi 24 juin 2014, de 10h à 17h à la salle principale du foyer culturel de Mûr-de-Bretagne, rue du Pont de Fer.

## Une procédure encadrée

Le projet d'aménagement s'inscrit dans les dispositions réglementaires prévues par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme. Celui-ci prévoit l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 million d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifie l'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici. Conformément aux dispositions prévues, les modalités de la présente démarche ont été fixées après avis des communes concernées.



Lac de Guerlédan

## Les suites à donner à la concertation

Le chantier lié à l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.

### Premier temps d'échange :

**la concertation publique, du 10 juin au 11 juillet 2014**

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

### Bilan et études

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

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

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

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours - compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité environnementale avant d'être présenté au public

### Deuxième temps d'échange : l'enquête publique

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

Avant les premiers coups de pioche : la Déclaration d'utilité publique (DUP) :

Au terme du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le Préfet représentant l'Etat déclare le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations au cas par cas viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière.

Au terme de ce parcours, l'aménagement peut alors être réalisé.

## Concrètement, quelles incidences pour les riverains ?

### Les acquisitions foncières : procédures à l'amiable et expropriations

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



## 4 La concertation, aujourd'hui et demain

### Pour un agencement optimal du foncier agricole et forestier

Le projet d'aménagement entraînera inévitablement des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles : prélèvement de surfaces, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, réduction de surfaces d'épandage, etc. Pour faire suite au choix de la variante retenue, une étude détaillée permettra de mesurer précisément ces impacts et d'apporter des réponses. Il pourra par exemple s'agir de créer des passages agricoles sur ou sous la route nationale. Dans le cas d'une réorganisation de certaines exploitations, une procédure d'aménagement foncier ou d'échanges amiables pourra être mise en œuvre. Ce type de procédure vise à permettre le renforcement et la pérennisation optimale des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

### Les « espèces protégées » sous surveillance

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

### La ressource en eau, objet de toutes les attentions

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

### → Zoom sur...

Que deviennent les terrains acquis par l'Etat en 1997 ?

Une partie de la section étudiée, sur 4 km entre « Caurel Ouest » et Curlan », a déjà fait l'objet d'études et de procédures approfondies qui avaient débouché, en 1997, sur une première Déclaration d'utilité publique. Les acquisitions foncières nécessaires, sur environ 42 hectares, avaient même été réalisées, à l'amiable ou par voie d'expropriation. Néanmoins, faute d'inscription de financement pour la réalisation des travaux, le projet n'a pu être mené à bien. Les autorisations étant devenues aujourd'hui caduques, l'opération est à réexaminer en entier et les anciens propriétaires des terrains acquis ont désormais le droit d'en demander le rachat. Tous en ont été informés. Cependant, compte tenu du contexte de relance du dossier d'aménagement routier, ces terrains risquent à nouveau d'être concernés par le projet et soumis par conséquent à une nouvelle procédure d'achat par l'Etat...



Déviations de Caurel

Photomontage





### → Zoom sur...

La prise en compte des nuisances sonores de la route en 2x2 voies

L'augmentation de la vitesse autorisée, passant de 90 km/h à 110 km/h sur la 2x2 voies, ainsi que l'augmentation du trafic, engendreront une légère hausse des nuisances sonores liées à la circulation. Elles ont déjà été prises en compte par les premières études, qui ont évalué le nombre de hameaux concernés : 17 pour la variante nord, 19 pour la variante « aménagement sur place » et 20 pour la variante sud. L'étude d'impact reviendra plus précisément sur les répercussions sonores du nouvel équipement, de même qu'elle avancera des propositions pour compenser les effets induits par l'aménagement. La réalisation d'une étude acoustique permettra ainsi d'identifier les besoins en protection phonique (écran acoustique, merlon, protection de façades...).

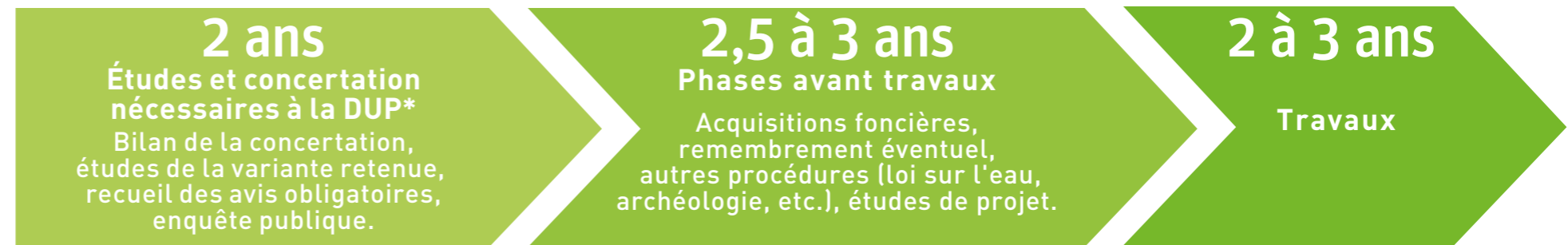
### → Zoom sur...

La gestion du chantier

Quelle que soit la solution retenue, la RN 164 actuelle restera ouverte à la circulation pendant les travaux, avec simplement des mesures de restriction de la vitesse, en fonction des différentes phases des travaux. Une attention particulière sera par ailleurs portée aux nuisances sonores et aux différentes pollutions que pourrait générer le chantier. L'étude d'impact en précisera les contours et formulera des recommandations pour limiter la gêne occasionnée par les travaux.

## Un délai de 6 à 8 ans

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



\* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

# 5 Le glossaire

## Biodiversité

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

## Bocage

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

## Études préalables

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

## Impacts

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

## Itinéraire de substitution

Il caractérise un réseau associé à un réseau principal (autoroute ou voie express) auquel il se substitue lorsque ce dernier connaît des perturbations.

## Maître d'ouvrage

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

## Mesures d'insertion

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

## Modélisation du trafic

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

## Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

## Trafic d'échange

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

## Trafic local

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

## Variante

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

## Voies ou routes express

« Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles uniquement en des points aménagés à cet effet et, qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules », Code de la voirie routière annexé à la loi n°89- 413 du 22 juin 1989, Article L.151-1.

## Zones humides

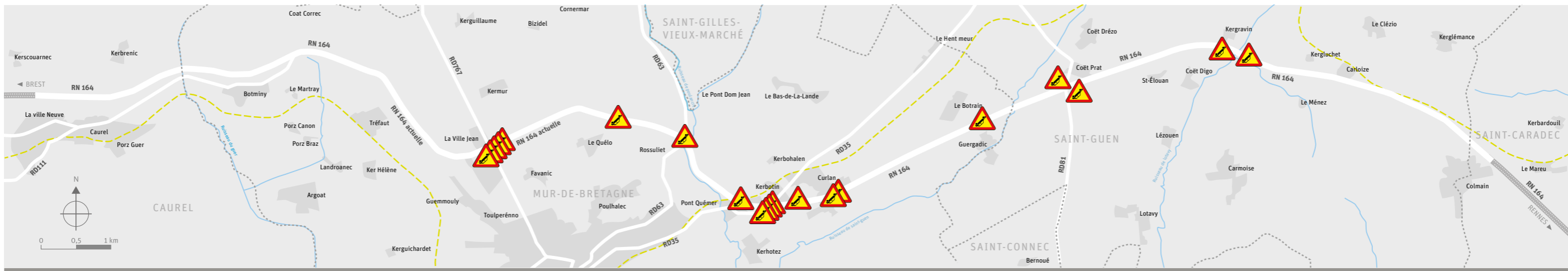
Terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (préférant les milieux humides) pendant au moins une partie de l'année.



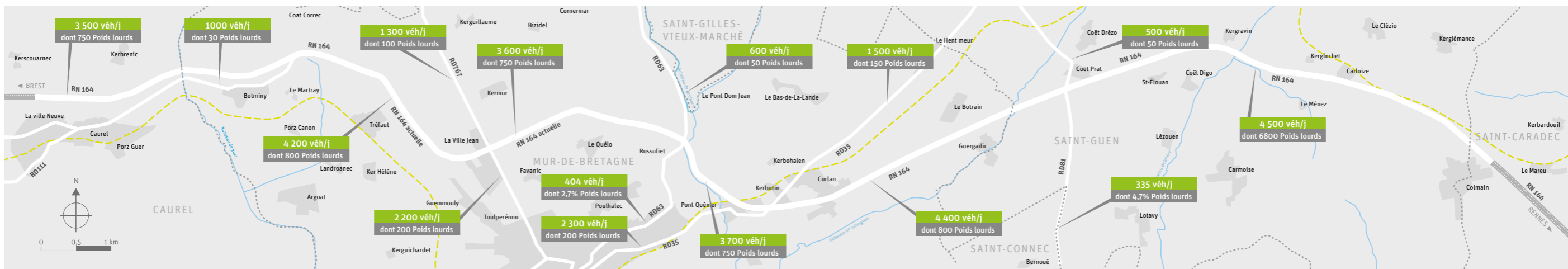
Lac de Guerlédan, secteur de Beau Rivage

# 6 Les annexes

Carte accidentologie .....	<b>p.31</b>
Carte trafic en l'état actuel (2011).....	<b>p.31</b>
Trafic en 2035 sans aménagement .....	<b>p.32</b>
Trafic en 2035 avec la variante « aménagement sur place » .....	<b>p.32</b>
Trafic en 2035 avec la variante nord.....	<b>p.33</b>
Trafic en 2035 avec la variante sud .....	<b>p.33</b>
Carte de synthèse des enjeux.....	<b>p.34</b>
Analyse comparative des variantes retenues .....	<b>p.36</b>
Recherche de fuseaux de passage .....	<b>p.46</b>
Les fuseaux de passage sur la synthèse des contraintes.....	<b>p.48</b>
Tracé et analyse comparative des variantes non retenues.....	<b>p.50</b>
Présentation des solutions de franchissement envisagées pour le franchissement du Poulancre.....	<b>p.58</b>
Synthèse des enjeux biologiques potentiels et avérés (Vallée de Poulancre).....	<b>p.66</b>
Une option d'échange : un éventuel demi-échangeur supplémentaire à Caurel.....	<b>p.68</b>



Carte accidentologie

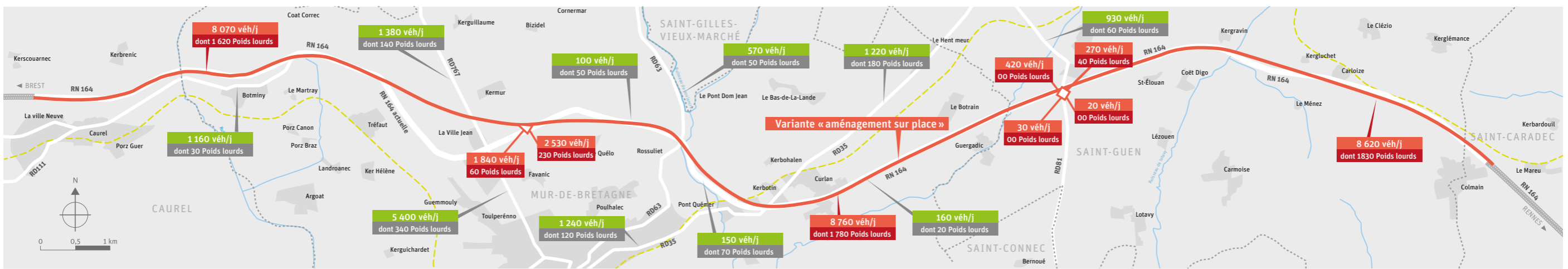


Carte trafic en l'état actuel (2011)

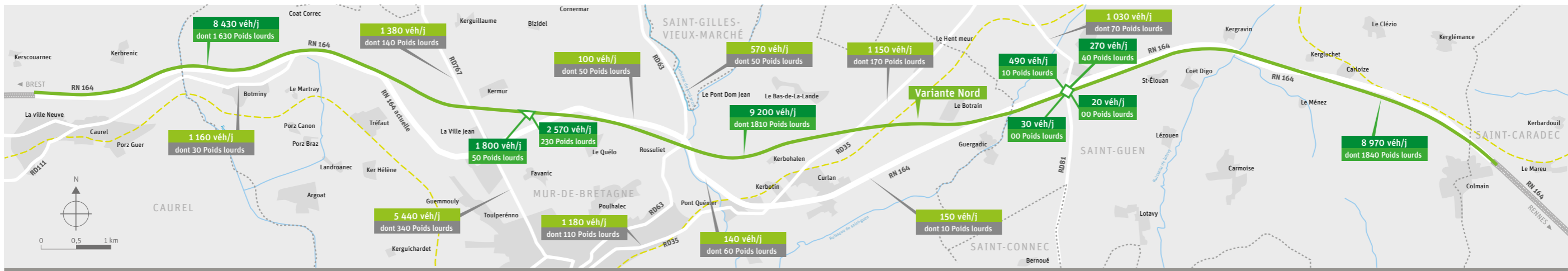
# 6 Les annexes



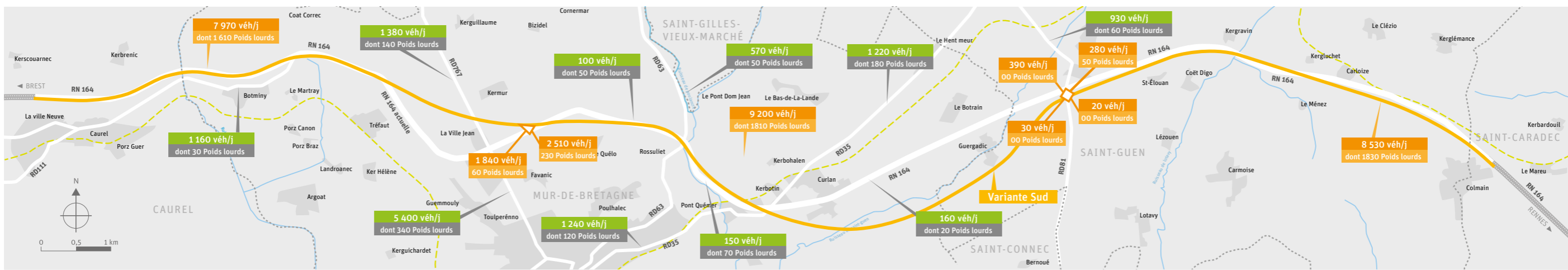
Traffic en 2035 sans aménagement



Traffic en 2035 avec la variante « aménagement sur place »



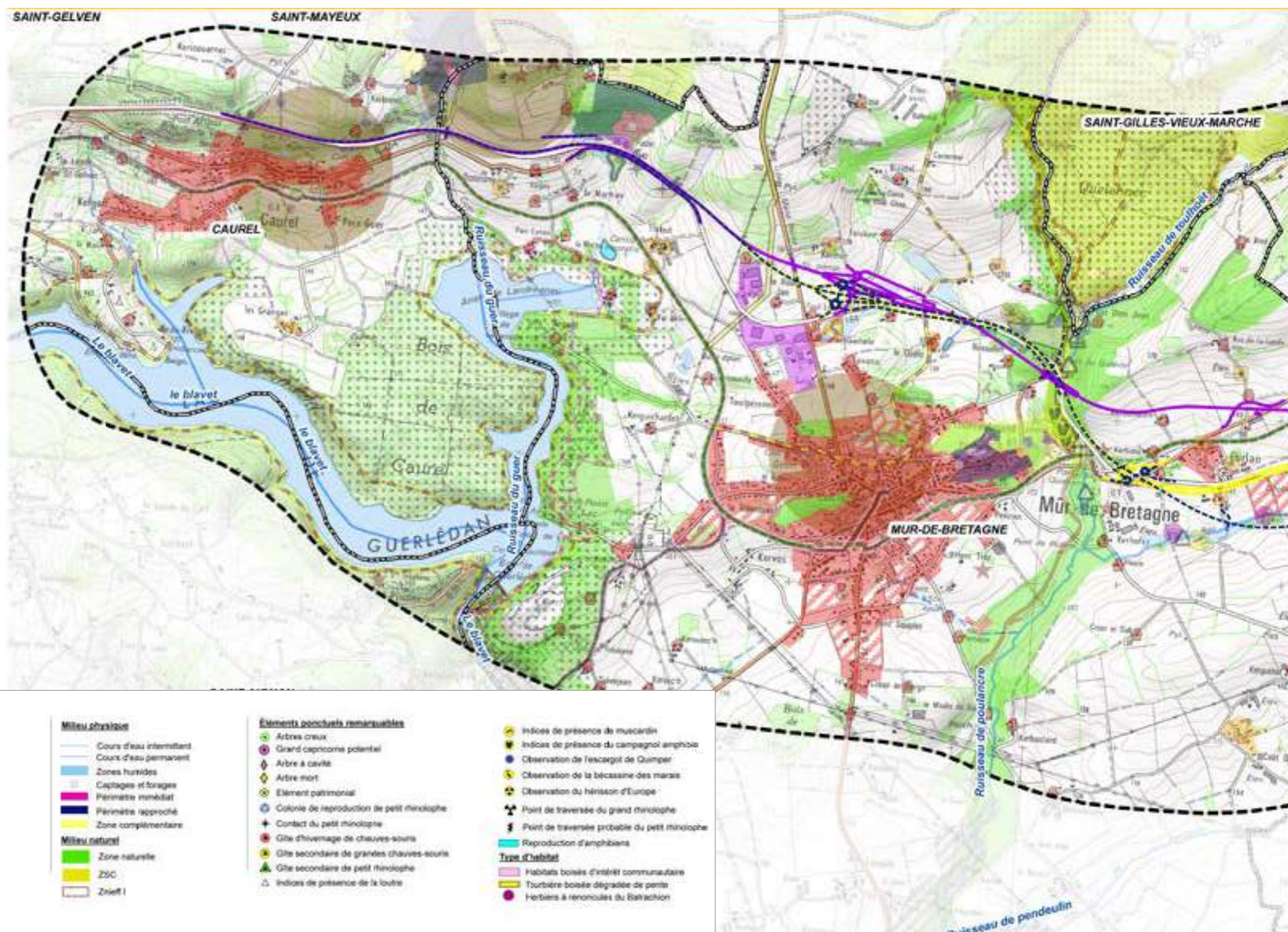
Traffic en 2035 avec la variante nord



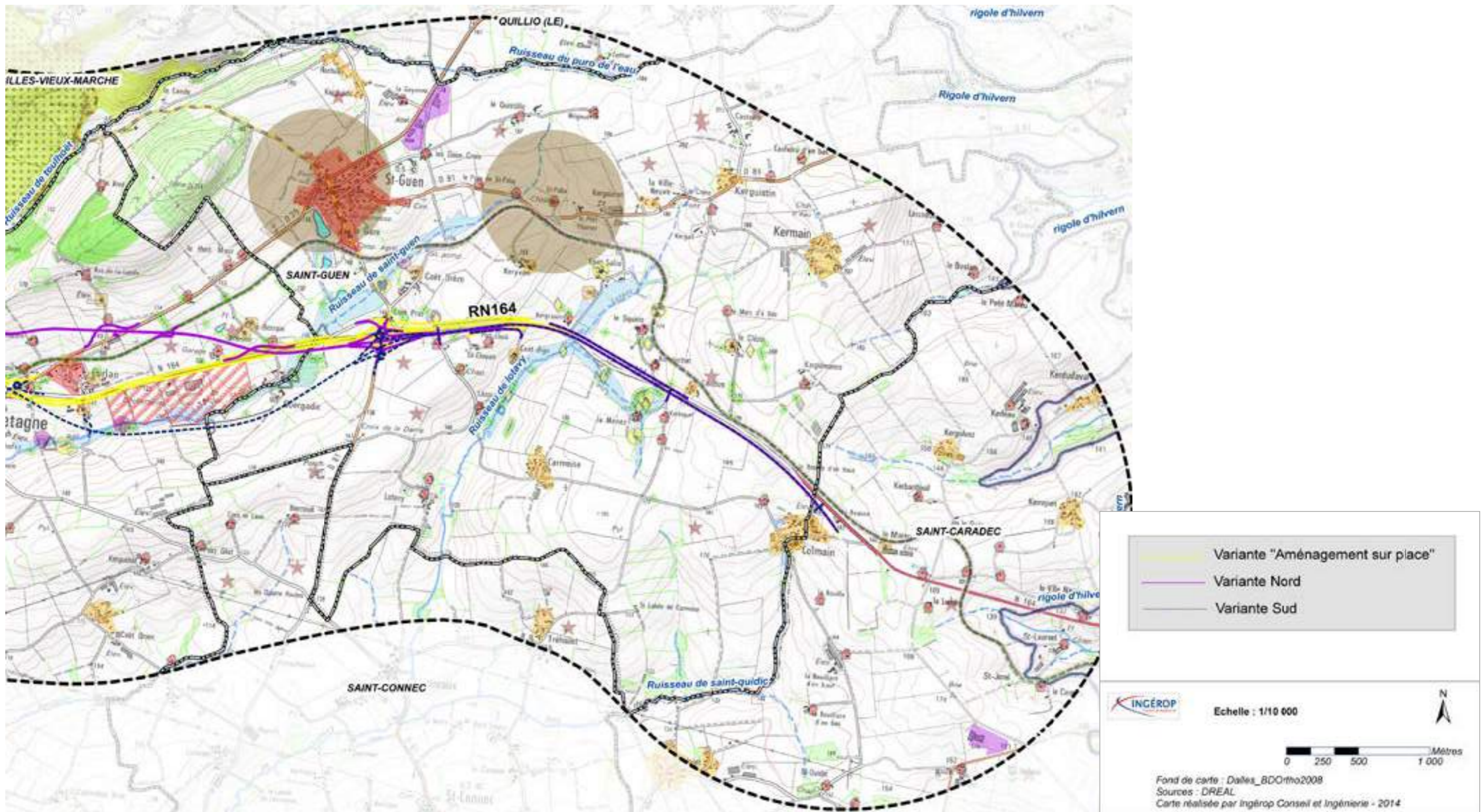
Traffic en 2035 avec la variante sud

# 6 Les annexes

## Synthèse des enjeux







# 6 Les annexes

## Analyse comparative des variantes retenues

### L'impact des variantes sur le milieu physique

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impacts sur les sols et sous-sols	Cette variante ne nécessite pas de mouvements de terre.	Les mouvements de terres induits par cette variante sont très importants ; avec un excédent de 350 000m <sup>3</sup> (Déblai : 950 000m <sup>3</sup> / Remblai : 600 000m <sup>3</sup> )	Les mouvements de terres induits par cette variante sont moins importants ; avec un excédent de 120 000 m <sup>3</sup> . (Déblai : 890 000m <sup>3</sup> / Remblai : 770 000m <sup>3</sup> )	Les mouvements de terres induits par cette variante sont très importants et proche de l'équilibre (920 000 m <sup>3</sup> de déblai comme de remblai)
Impacts sur l'hydrographie	Pas de nouveau franchissement de cours d'eau Dégradation possible des milieux et notamment au niveau du Lotavy (mauvais fonctionnement des ouvrages hydrauliques)	Augmentation de la surface imperméabilisée Coupure de 5 cours d'eau (Le Guer, Le Martray, le Poulancre, Le St Guen et le Lotavy) qui seront rétablis.		
Assainissement	Mauvaise gestion des eaux de la chaussée.	Gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassin de rétention		
Impact sur les captages en eau potable	La RN164 actuelle ne traverse pas les deux zones de captage comprises dans la zone d'étude	N'intercepte pas de zones de captage		

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

Les impacts des différentes variantes sur les sols et sous-sols sont en grande partie liés à la gestion des matériaux.

Sur le réseau hydrographique, les trois variantes franchissent 5 cours d'eau et quelle que soit la variante envisagée, la réalisation des travaux permettra une meilleure gestion quantitative et qualitative des eaux.

La différence majeure se situe au niveau du franchissement du Poulancre ; une analyse spécifique de ce franchissement est présentée en annexe.

**En conclusion, la variante nord qui permet une optimisation de la gestion des matériaux présente le moins d'impact sur le milieu physique.**

## L'impact des variantes sur le milieu naturel

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Emprise sur les périmètres remarquables				
		impact important sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancré	impact limité sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancré	impact important sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancré
Impact sur des habitats ou espèces remarquables		impact limité sur la boulaie à sphaignes aux alentours de la source du Martray		
	Pas d'impact	impact très fort au niveau des habitats de la vallée du Poulancré, et des espèces qu'elle abrite. aggrave des effets de coupure existants et arasements de haies plus importants.	aggrave des effets de coupure existants mais a un impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies.	impact très fort au niveau des habitats de la vallée du Poulancré, et des espèces qu'elle abrite. aggrave des effets de coupure existants et arasements de haies plus importants.
Impacts sur les corridors et déplacements d'espèces		maintien de la coupure entre l'ensemble Guerlédan/Bois de Caurel et le chapelet de boisements au nord de la RN164 aggravent l'effet de coupure occasionné par le franchissement du Lotavy.		
	Pas d'impact	aggrave l'effet de coupure au niveau du franchissement du Saint-Guen.		
	Transparence écologique actuelle faible pour la vallée du Poulancré	Transparence écologique moyenne pour la vallée du Poulancré	Très bonne transparence pour la vallée du Poulancré	Transparence écologique moyenne pour la vallée du Poulancré
Impacts sur les haies et les boisements				
	Pas d'impact	Très impactante en termes de surfaces de boisements et de linéaires de haies, notamment en raison de déblais importants en vallée du Poulancré, qui impactent les peuplements de pente existants	moins impactantes en termes de surfaces ou de linéaire.	fort impact sur les boisements de la vallée de Poulancré, notamment en raison de déblais importants impactant les peuplements de pente
		Boisements (106 000 m <sup>2</sup> ) Bocage (3100 ml).	Boisements (83 200 m <sup>2</sup> ) Bocage (1 350 ml)	Boisements (104 800 m <sup>2</sup> ) Bocage (1 410 ml)
Impact sur les cours d'eau <sup>1</sup>		impact similaire limité sur les alentours de la source du Martray et sur le franchissement du Lotavy.		
	Pas d'impact	impact fort sur le Rossuliet (dévoisement, enclavement, couverture).		
		Le franchissement actuel du saint-Guen est conservé (itinéraire de substitution) et doublé avec un franchissement de part et d'autres (itinéraires de substitution).	Création ou reprise de cinq ouvrages sur le Saint-Guen en l'espace de 1 300 m.	
Impact sur les zones humides et leurs fonctionnalités		Toutes les variantes impactent de la même manière les zones humides liées au Martray et au Lotavy		
	Pas d'impact	25310m <sup>2</sup> de zone humides impactées	22490m <sup>2</sup> de zones humides impactées	21820m <sup>2</sup> de zones humides impactées

(1) Le ruisseau du Poulancré est traité dans le chapitre spécifique relatif au franchissement du Poulancré (p. 58)

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

**En conclusion, la variante nord est celle qui a le moins d'impact sur la vallée du Poulancré, site d'intérêt majeur de la zone d'étude. La réalisation d'un viaduc permet en effet de limiter les impacts sur les espèces remarquables, sur les zones humides et sur les boisements.**

# 6 Les annexes

## L'impact des variantes sur le paysage

	Portions de routes analysées	Paysages traversés
<b>A.</b>	De Caurel à l'entreprise Senan	Unité paysagère « les abords du lac de Guerlédan »
<b>B.</b>	De l'entreprise Senan aux premiers boisements de la vallée du Poulancre	Unité paysagère « paysage agricole boisé » et abords de Mûr-de-Bretagne
<b>C.</b>	Vallée du Poulancre et ses coteaux boisés	Unité paysagère « vallée encaissée du Poulancre »
<b>D.</b>	De Kerbohalen à Colmain	Unité paysagère « le paysage agricole ondulé »

	Variante O	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impacts sur le relief		Portion A		
	Pas d'impact	Impact peu important : la majorité des déblais et des remblais sont faibles à moyens.		
		Portion B		
	Pas d'impact	Impact important mais ponctuel des déblais	Impact important mais ponctuel des déblais et des remblais.	Impact important mais ponctuel des déblais .
		Portion C		
	Pas d'impact	Pas d'impact Impact très important (mais ponctuel) à important des déblais.		
Impact sur le paysage des excédents de matériaux		Portion D	Portion D	
	Pas d'impact	Impact ponctuellement fort des remblais.	Variante présentant des remblais plus importants.	Variante présentant des remblais.
	Pas d'impact	Cette variante génère beaucoup de matériaux, les emprises nécessaires seront donc conséquentes	L'optimisation de la gestion des matériaux limite les besoins de stockage	L'optimisation de la gestion des matériaux limite les besoins de stockage

<span style="background-color: #4CAF50; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Très favorable
<span style="background-color: #8BC34A; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Favorable
<span style="background-color: #FFCC80; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Pas de différence majeure
<span style="background-color: #FF9800; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Défavorable
<span style="background-color: #F44336; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Très défavorable

Les enjeux paysagers sont essentiellement liés à la modification du relief avec des pentes et des talus plus ou moins forts suivant les variantes proposées. Sur ces critères c'est la variante « Aménagement sur place » qui génère le moins d'impact, elle présente de longs secteurs en déblai mais avec des hauteurs modérées pour les talus. Toutefois, les excédents de matériaux générés par la variante « aménagement sur place » avec les emprises à rechercher pour stocker ces matériaux, et les grands remblais en variante « sud » auront des conséquences sur le paysage.

\* La variante ASP prend en compte la variante d'itinéraire de substitution n°1

	Variante O	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impact sur le grand paysage		Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : impacts peu importants à nuls depuis les secteurs à enjeux.		
		Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : Impact positif si une bonne intégration paysagère des talus est mise en place mettant qui pourront valoriser les abords de la voie et les vues vers le lac de Guerlédan.		
		Portion B	Portion B	Portion B
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Projet peu perçu.	Projet vu depuis l'extérieur : Perceptions sur les secteurs en remblais de l'échangeur (remblais ponctuellement fort).	Projet vu depuis l'extérieur : Projet peu perçu.
		Portion B		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact des talus en déblais partiellement forts.		
		Portion C		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Pas de perception du projet depuis les secteurs de haute qualité paysagère, ici site inscrit de la vallée du Poulancre.		
		Portion C	Portion C	Portion C
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : -Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.	Projet vu depuis la route : -Impact beaucoup moins important des déblais. - Impact positif du viaduc: passage en hauteur avec des perceptions potentielles sur la vallée du Poulancre.	Projet vu depuis la route : - Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.
		Portion D à H	Portion D à H	Portion D à H
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts des remblais faibles.	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts plus fort des remblais, présents sur des linéaires plus longs.	Projet vu depuis l'extérieur : Traversée de l'unité paysagère « petites vallées secondaires ».
	Portion D	Portion D		
Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact nul si les perceptions lointaines sont conservées.	Projet vu depuis la route : Impact positif car on évite le hameau de Curlan.		

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

# 6 Les annexes

	Variante O	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impact sur le paysage de l'aire d'étude rapprochée	Portion A	Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : impacts nuls (pas de perceptions des talus créés depuis les principaux secteurs urbanisés).		
		Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : Impact positif si une bonne intégration paysagère des talus est mise en place mettant qui pourront valoriser les abords de la voie et les vues vers le lac de Guerlédan.		
		Portion B		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Perception de l'échangeur depuis des secteurs ouverts.		
		Portion B		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact des talus en déblais partiellement forts.		
		Portion C	Portion C	Portion C
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : -Impact fort des déboisements et des déblais. -Impact fort des deux viaducs perceptibles depuis le fond de vallée.	Projet vu depuis l'extérieur : -Impact beaucoup moins important des déboisements et des déblais. -Depuis le fond de vallée : impact beaucoup plus faible de l'ouvrage d'art : ce dernier étant très haut (25,00m), seuls les piliers du viaduc seront perceptibles.	Projet vu depuis l'extérieur : -Impact fort des déboisements et des déblais. -Impact fort des deux viaducs perceptibles depuis le fond de vallée.
		Portion C	Portion C	Portion C
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : -Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.	Projet vu depuis la route : -Impact beaucoup moins important des déblais. - Impact positif du viaduc: passage en hauteur avec des perceptions potentielles sur la vallée du Poulancré	Projet vu depuis la route : - Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.
		Portion D à H	Portion D à H	Portion D à H
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts des remblais faibles.	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts plus fort des remblais, présents sur des linéaires plus longs.	Projet vu depuis l'extérieur : Traversée de l'unité paysagère « petites vallées secondaires ».
	Portion D à H	Portion D à H		
Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact nul si les perceptions lointaines sont conservées.	Projet vu depuis la route : Impact positif car on évite le hameau de Curlan.		

- Très favorable
- Favorable
- Pas de différence majeure
- Défavorable
- Très défavorable

Les enjeux paysagers sont essentiellement liés à la modification du relief avec des pentes et des talus plus ou moins forts suivant les variantes proposées. Sur ces critères c'est la variante la variante sud en coupant en secteur vallonné qui est la plus impactante sur le paysage.

## L'impact des variantes sur le milieu agricole

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
<b>Emprises foncières</b>	Les emprises foncières sont strictement conservées.	Cette variante consomme 46,6 ha de terres agricoles. C'est la moins pénalisante des variantes étudiées Bois, surface perdue: 10,2 ha.	Cette variante consomme 52,2 ha de terres agricoles. En termes de consommation sur les terres agricoles elle est plus pénalisante que la variante « aménagement sur place ». Bois, surface perdue : 8,3 ha.	Cette variante consomme 52,5 ha de terres agricoles. En termes de consommation sur les terres agricoles elle est comparable à la variante Nord. Bois, surface perdue : 10,2 ha
<b>Impact sur les sites d'exploitations et les bâtiments</b>	Aucun bâtiment ne se situe dans l'emprise directe de la route existante. 27 bâtiments se situent à moins de 100 m ; sur Mûr-de-Bretagne à Curlan (19 bâtiments importants porcs, bovins et volailles) ; sur la zone de Guergadic (bâtiments agro-alimentaires), à Kerjoly (charcuterie) ; sur Saint-Caradec, à Mareu, (hangar et volailles). Le jardin de Botrain se situe en partie à moins de 100 m.	Un bâtiment bovin d'environ 240 m <sup>2</sup> , vétuste et d'usage occasionnel, est touché, il se situe à Curlan (Mûr-de-Bretagne). Ce bâtiment pourrait être remplacé aisément. Un bâtiment porcs, au sud de Curlan est en limite immédiate du tracé. Un hangar agro-alimentaire, de 800 m <sup>2</sup> , à l'ouest de Curlan, est directement impacté par ce tracé. 23 bâtiments agricoles se situent dans la bande des 100 m de façon très comparable à la VO. Au global cette variante aura un impact faible à moyen sur les sites agricoles.	17 bâtiments agricoles, dont seulement cinq bâtiments d'élevage (porcs à Curlan) se situent dans la bande des 100 m	Un hangar agro-alimentaire de 800 m <sup>2</sup> se situe en bordure de l'emprise au sol du tracé (Ouest de Curlan) 13 bâtiments agricoles, dont 5 bâtiments d'élevage, tous en Mûr-de-Bretagne se situent dans la bande des 100 m. Ce tracé est le plus favorable en termes de bâtiments.
<b>Impact sur les déplacements<sup>1</sup>.</b>	Le tracé actuel présente quelques points de déplacements difficiles : au niveau de Curlan en Mur-de-Bretagne. (Carrefour de la D 35 et de la N 164), la desserte de la zone de Guergadic, la desserte de Colmain en Saint-Caradec	Le tracé reprenant l'actuel, l'impact sera minime. Les aménagements prévus pour franchir la route pourraient améliorer la situation actuelle.	Ce tracé aura des impacts sur les déplacements des sites de Curlan et Botrain.	<b>Les éventuels bâtiments agricoles existant à Guergadic n'ont pas été inventoriés. (hors fuseau initial).</b> Le reste du tracé n'engendrera que des coupures parcellaires.
<b>Excédents de déblais</b>	pas d'impact	Impacts très importants (temporaires et /ou définitifs) en termes d'emprises sur les espaces agricoles.	Impacts faibles (la plus grande partie de ces matériaux pourra être valorisée dans les aménagements paysagers)	Impacts faibles (la plus grande partie de ces matériaux pourra être valorisée dans les aménagements paysagers)

<sup>1</sup> Ce point ne pourra être analysé finement qu'après établissement de la carte de chaque exploitation concernée

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

La variante « aménagement sur place », est la moins impactante, elle consomme néanmoins 46,6 hectares de surface agricole utile, dans un secteur riche en élevage. Les variantes nord et sud sont sensiblement équivalentes. Toutefois, au vu de la quantité de matériaux en excédent dans la variante « aménagement sur place », des parcelles agricoles devront être utilisées pour stocker ces derniers. Quelle que soit la variante envisagée, des impacts sur les déplacements seront à traiter.

# 6 Les annexes

## L'impact des variantes sur le milieu humain et foncier

Critères	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Les documents d'urbanisme	Pas de modification de l'existant	Le tracé suit pour partie l'emplacement réservé du POS de Mûr-de-Bretagne toutefois une mise en compatibilité est nécessaire		
		Coupe 4 EBC	Coupe 3 EBC	Coupe 4 EBC avec un faible impa
Le patrimoine	Impact sur la continuité du GR			
	Pas d'impact	Coupure de la voie verte	Passage à proximité d'un site archéologique (à proximité du Botrain) coupure de la voie verte Passage à proximité du jardin remarquable du Botrain	coupure de la voie verte
Les réseaux	Pas d'impact			
	Pas d'impact	Les 4 variantes interceptent une ligne électrique Les 4 variantes interceptent le tracé envisagé pour la ligne enterrée à haute tension de RTE		
Acquisitions foncières <i>Bâti</i>	Pas d'impact			
	Pas d'impact	Des acquisitions de maisons seront nécessaires (hameau nord-ouest de Curlan, intersection RN164 et RD35 et Coët Prat notamment)	A ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions	Des acquisitions sont à prévoir (hameau nord-ouest de Curlan, intersection RN164 et RD35)
<i>Pourcentage du foncier acquis réutilisé</i>	Pas d'impact Des acquisitions foncières ont déjà été réalisées : 46.3 ha			
	Nécessité de prévoir des acquisitions foncières 39 ha (soit 85%)		23 ha (soit 50%)	39ha (soit 85%)
Bâti : nombre d'habitations dans la bande des 100m	Environ 66			
	Environ 66	Environ 60	Environ 28	Environ 30
Contexte sonore	1 habitation : Point noir bruit			
	La mise à 2X2 voies entraîne une vitesse de circulation de 100km/h, ce qui induit en terme acoustique une augmentation significative des niveaux sonores. Des protections phoniques sont réglementairement nécessaires si les seuils sont dépassés.			
		19 hameaux impactés	17 hameaux impactés	20 hameaux impactés






	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

La variante « aménagement sur place » est la plus pénalisante pour le milieu humain, les habitations situées de part et d'autres du projet sont bien plus importantes que pour les deux autres variantes.



## Les impacts sur le développement économique et l'évolution du territoire

Critères	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Emplois	Pas d'impact	La phase chantier va permettre de créer, déplacer ou maintenir des emplois et de dégager un surplus économique Amélioration de l'attractivité du territoire vis-à-vis des pôles d'emplois extérieurs		
	<b>Activités (hors agriculture)</b>			
Industrie	Risque de fuite des entreprises à terme	Contribution à la compétitivité des entreprises et notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. Meilleures conditions d'activités pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier		
	Pas d'impact	Amélioration de l'attractivité du territoire Gain de trafic pouvant bénéficier au territoire (développement des activités autour du lac de Guerlédan)		
Zones d'activités	Risque de délocalisation d'entreprises souhaitant s'installer sur un territoire représentant une meilleure accessibilité	Maintien voire développement des activités en place	La zone d'activité peut s'étendre au nord et inclure le garage Philippo	
	Empiète sur une partie de la zone d'activités et rend ainsi difficile son extension Le garage philippo se trouve en impasse			
Urbanisation /développement urbain	Risque de rupture de la reprise démographique avec la perte d'attractivité du territoire	Poursuite de la croissance démographique observée depuis le dernier recensement		
	Curlan se trouve «coupé» de Mûr-de-Bretagne			

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

Quelle que soit la variante envisagée, la mise à 2X2 voies de la RN164 améliorera la compétitivité des territoires traversés. Toutefois, la variante « Aménagement sur place » est plus pénalisante pour la zone d'activité du Guergadic en limitant son extension vers le nord.

# 6 Les annexes

## Les impacts sur les conditions de déplacements et la sécurité






Critères	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Evolution des trafics (section courante) <i>Avant RD767</i> <i>Entre RD767 et RD81</i> <i>Après RD81</i>	6 000.véh/j 6400.véh/j 7 000.véh/j	8 070.véh/j 8 760.véh/j 8 620.véh/j	8 430.véh/j 9 200.véh/j 8 970.véh/j	7970.véh/j 8640.véh/j 8530.véh/j
Sécurité	Pas d'amélioration des conditions de sécurité Rayon en plan et long inférieur au minimum	Suppression des carrefours dangereux Meilleure partage de la route avec une diminution des conflits d'usage (trafic agricole transféré sur la voie de substitution) Visibilités améliorées Créneau de dépassement sur l'ensemble de l'itinéraire		
Desserte du territoire	Pas d'impact	Suppression des accès directs à la RN164 Allongement des temps de parcours pour certaines dessertes locales.		
Accessibilité	Pas d'impact	Section portée à 110km/h : gain de temps		

<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#4CAF50;"></span>	Très favorable
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#8BC34A;"></span>	Favorable
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FFCC80;"></span>	Pas de différence majeure
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FF9800;"></span>	Défavorable
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#F44336;"></span>	Très défavorable

En termes de trafic, les modélisations montrent des écarts très faibles entre les 3 variantes.  
En conclusion, la réalisation de la mise à 2X2 voies permettra une amélioration de la sécurité et de l'accessibilité pour les 3 variantes avec toutefois des allongements de temps de parcours pour certains hameaux.

## Caractéristiques et contraintes techniques

Critères	Variante O	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Longueur du projet neuf	om	12 700 mètres	12 350 mètres	12 865 mètres
Pente maximum	Pas d'impact	6%	5.3%	6%
Ouvrages d'art	Pas d'impact	5 passages inférieurs 2 passages supérieurs 2 viaducs	2 passages supérieurs 8 passages inférieurs 1 viaduc	2 passages supérieurs 9 passages inférieurs 2 viaducs
Exploitation sous chantier	Pas d'impact	Phasage complexe : D63 au niveau du franchissement du Poulancre, Curlan, D81 D767 : déviation provisoire	Phasage délicat : D 81 D767 : déviation provisoire	Phasage complexe : D63 au niveau du franchissement du Poulancre, Curlan, D81 D767 : déviation provisoire

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

## Recherche de fuseaux de passage

À l'issue du pré-diagnostic initial de la zone d'étude, trois fuseaux de passage contrastés ont été proposés pour la liaison Caurel - Colmain.

L'objectif de l'étude de ces fuseaux est à la fois d'envisager les différentes possibilités de tracé et d'exclure d'emblée ceux pour lesquels la faisabilité n'est pas assurée au vu des contraintes du site.

### Le fuseau intermédiaire

Le fuseau intermédiaire est celui qui reprend une portion du fuseau réservé au PLU de Mûr-de-Bretagne. Il contourne Mûr-de-Bretagne par le Nord. Il a pour extrémité Ouest la RN164 au droit de Tréfaut, qu'il quitte pour rejoindre Kermur et Rossuliet. Il traverse la vallée de la Poulancre pour arriver à Kerbohalen d'où il se divise en un fuseau nord et un fuseau sud pour éviter les hameaux de Curlan et du Botrain et la zone d'activités de Guergadic. Ces deux fuseaux se regroupent sur la RN164 au niveau du ruisseau de Saint-Guen. Le fuseau chemine ensuite sur la RN164 jusqu'au droit de Colmain.

Ce fuseau réutilise le plus le tracé actuel de la RN164. Même s'il passe sur plusieurs sites d'observation de l'escargot de Quimper, il limite son impact sur la traversée de la vallée de la Poulancre, en évitant la zone Natura 2000 du Bois de Quelennec et en engendrant un unique franchissement du ruisseau de la Poulancre.

### Le fuseau nord

Le fuseau nord est confondu à l'ouest avec le fuseau intermédiaire, qu'il quitte au niveau de Kermur. Il chemine ensuite au nord du bâti isolé de Tarabust et traverse la vallée de la Poulancre au nord de Pont Dom Jean, dans le périmètre du site inscrit et du site Natura 2000 de la Vallée de la Poulancre. Le fuseau nord jouxte le fuseau intermédiaire, dont il se sépare uniquement pour éviter du bâti au niveau du Bas de la Lande. Le fuseau se confond totalement avec le fuseau intermédiaire à l'est au droit de Coët Prat.

Ce fuseau évite les principales zones habitées en les contournant par le nord. Il impacte cependant fortement la zone Natura 2000 du Bois de Quelennec et impliquera la réalisation de deux ouvrages, pour le franchissement des ruisseaux de la Poulancre et de Toulhouët.

### Le fuseau sud






Il est confondu à l'Ouest avec le fuseau intermédiaire, qu'il quitte très vite pour obliquer vers le sud. Puis, il chemine entre le hameau de Tréfaut et la RN164 avant de descendre en évitant les bâtiments d'élevages de Kerguichardet. Le fuseau se restreint fortement pour passer dans le goulot d'étranglement généré par le poste EDF à l'ouest et le bâti à l'est. Le fuseau se poursuit en contournant Mûr-de-Bretagne. Il évite le Moulin du Guer et l'élevage porcin avant de traverser le ruisseau de la Poulancre. A partir de ce franchissement, le fuseau remonte pour se confondre avec le fuseau intermédiaire, qu'il rejoint au niveau du lieu-dit Flouric.

Le contournement sud de Mûr-de-Bretagne permet d'éviter de traverser la zone Natura 2000 de la vallée de la Poulancre.

Toutefois, le contournement sud-ouest de Mûr-de-Bretagne, présente des contraintes en termes de bâti (hameaux, poste EDF ...), il crée également une coupure entre Mûr-de-Bretagne et le lac de Guerlédan.

## L'analyse comparative des fuseaux

	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Milieu physique	Franchit les ruisseaux de Poulancre, de Saint-Guen et de Lotavy. Longueur de 9 km environ	Franchit les ruisseaux de Poulancre, de Toulhouët, de Saint-Guen et de Lotavy. Longueur de 9 km environ	Franchit les ruisseaux de Poulancre et de Lotavy. Le ruisseau de Saint-Guen pourrait être évité dans le cas d'un passage du fuseau au sud de la ZAC de Guergadic. Longueur de 12 km environ
Milieu naturel	Impact sur les sites d'observations de l'escargot de Quimper et sur le gîte à chauve-souris. Impact potentiel d'arbres creux et à cavités Impact les zones humides du ruisseau de Lotavy Evite la ZSC de la Vallée de la Poulancre	Traverse la ZSC de la vallée de la Poulancre (fragmentation des habitats de la ZSC) Impact potentiel d'arbres creux et à cavités Impact les zones humides du ruisseau de Lotavy Nb : Nécessité de réaliser des inventaires ciblés sur ce fuseau situé en dehors de la zone des inventaires écologiques	Evite la ZSC de la Vallée de la Poulancre Impact potentiel d'arbres creux et à cavités Nb : Nécessité de réaliser des inventaires ciblés sur ce fuseau situé en dehors de la zone des inventaires écologiques.
Milieu humain	Fuseau situé en partie dans l'emplacement réservé au PLU Impact potentiel de bâti isolé Fuseau « historique » de la DUP et donc connu par la population Des acquisitions ont déjà eu lieu au sein de ce fuseau	Fuseau situé hors de l'emplacement réservé au PLU Impact limité sur l'agriculture Faible impact sur le bâti isolé	Fuseau situé hors de l'emplacement réservé au PLU Impact limité sur les sièges d'exploitation mais important quant à la consommation d'espace agricole Fuseau contraint par l'urbanisation ouest de Mûr-de-Bretagne et les installations RTE Faible impact sur le bâti isolé Coupure entre l'ouest de Mûr-de-Bretagne et le lac de Guerlédan
Deplacements	Fuseau court et attractif	Fuseau court et attractif Difficultés pour positionner l'échangeur Est (fuseau éloigné de la zone d'activités de Guergadic )	Fuseau long et peu attractif Difficultés pour positionner l'échangeur Est (fuseau éloigné du bourg de St-Guen)
Paysage	Fuseau éloigné du cœur de Mûr-de-Bretagne mais proche du bâti isolé Fuseau proche des hameaux de Curlan et du Botrain qui induit un impact visuel pour ces secteurs	Impact visuel important sur le site Natura 2000 de la vallée de la Poulancre	Fuseau éloigné du bâti isolé mais localement très proche du bâti ouest de Mur de Bretagne
Synthèse			

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

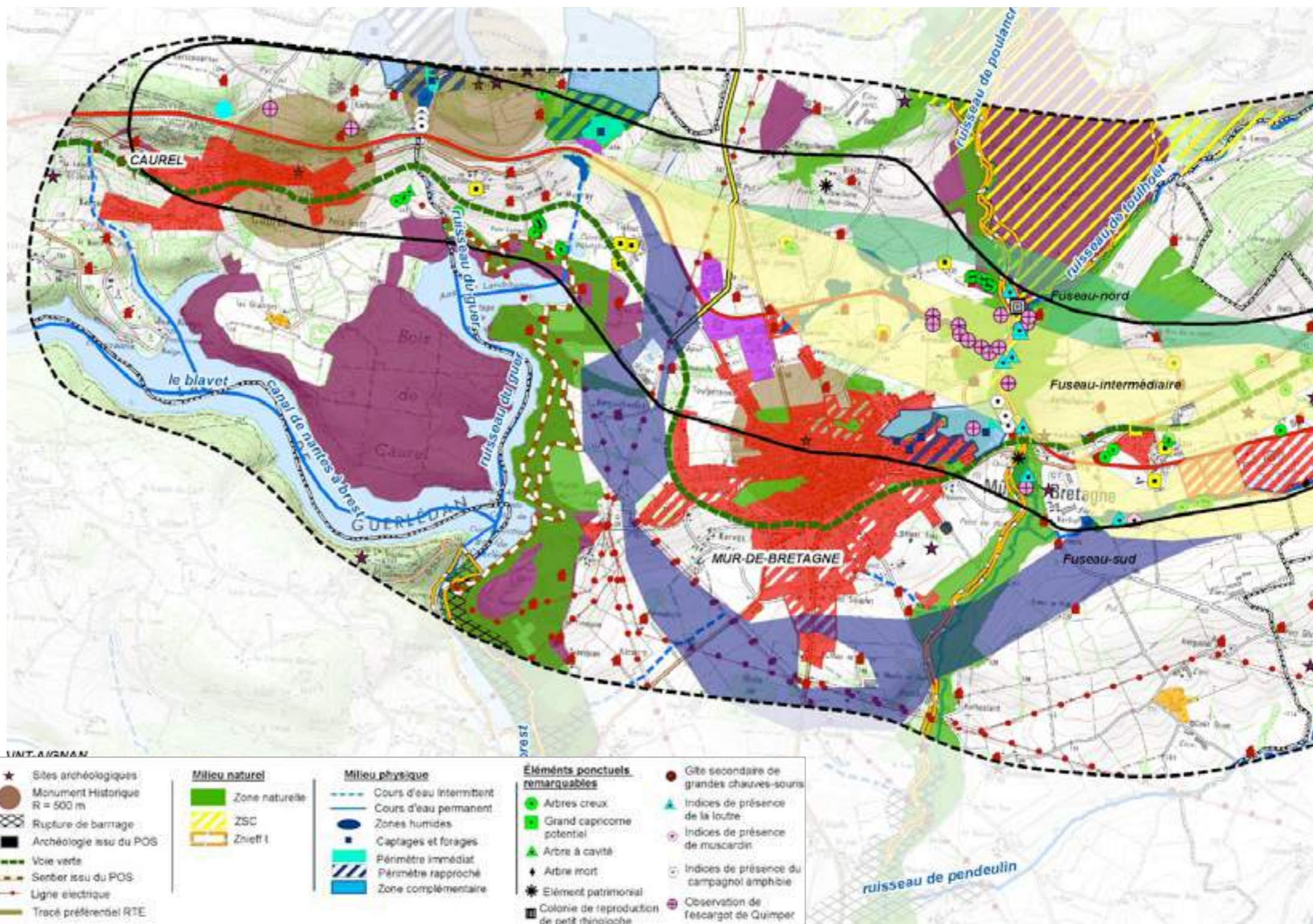
Si les fuseaux nord et intermédiaire sont équivalents en termes de longueur, 9 km, leurs contraintes sont en revanche différentes. Le fuseau nord présente une contrainte majeure liée à la traversée de la zone Natura 2000 de la vallée de la Poulancre.

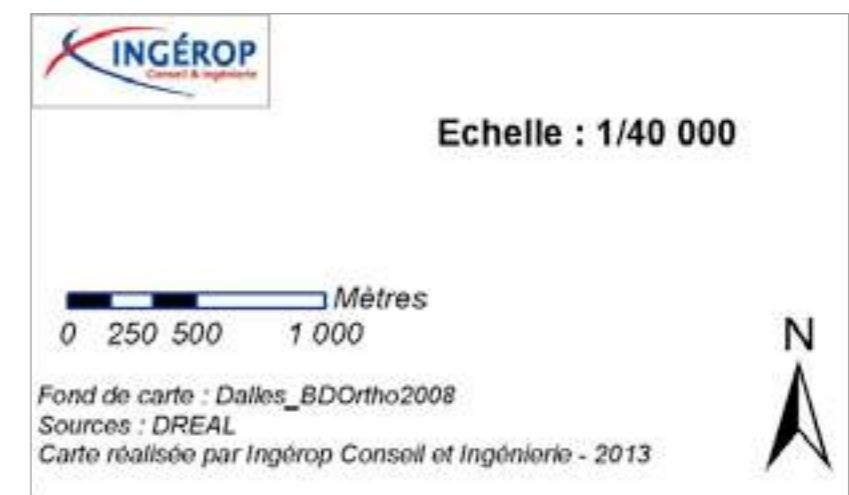
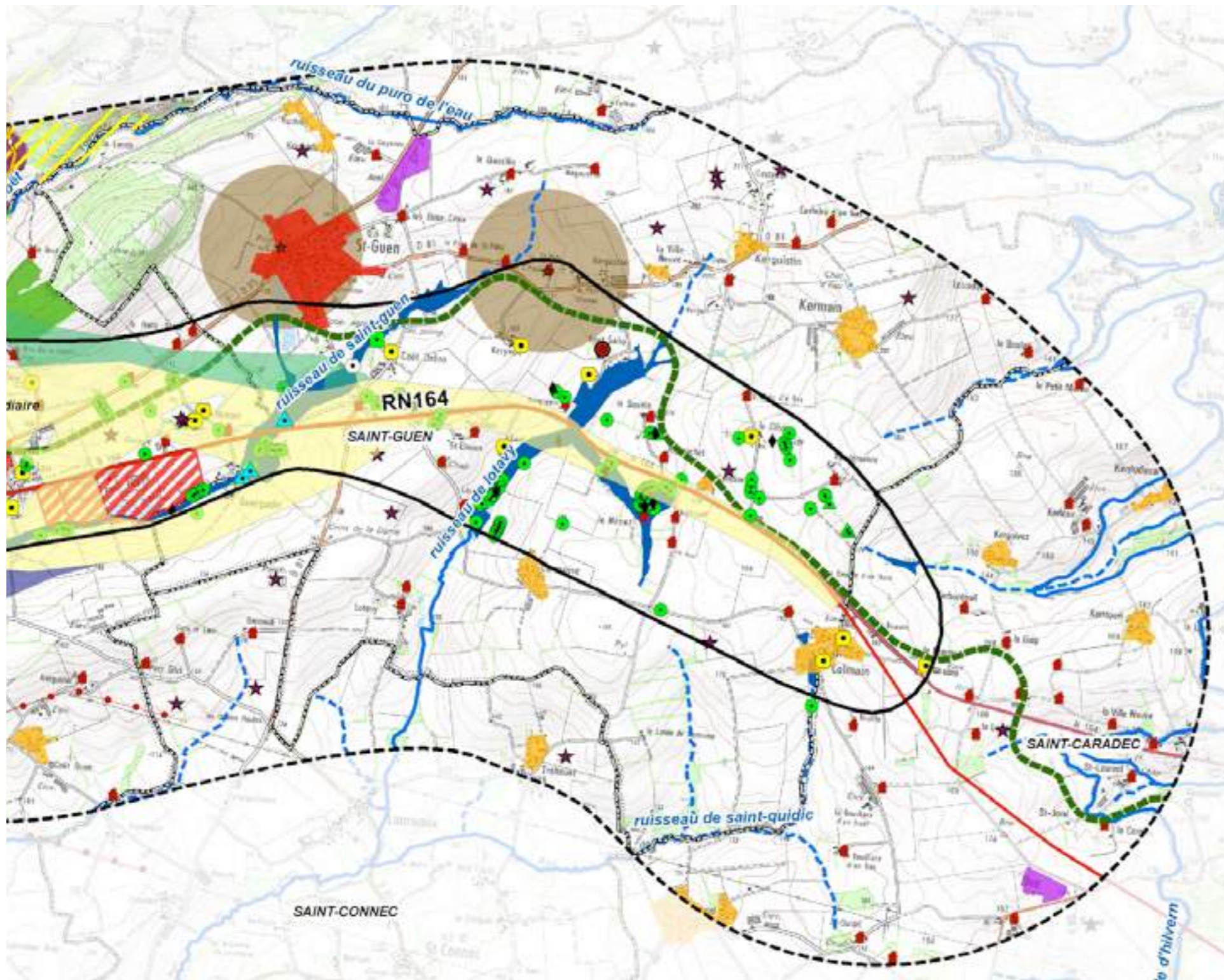
Le fuseau intermédiaire est quant à lui concerné par des contraintes plus diffuses : bâti isolé, patrimoine naturel isolé (arbre à cavités, arbre creux) et diffus (escargot de Quimper). Toutefois, ce dernier est également « connu » des populations locales. Il convient de rappeler que des acquisitions foncières ont d'ailleurs été engagées à la suite de l'arrêté de DUP de 1996.

Le fuseau sud plus long présente l'avantage de ne pas traverser la vallée de la Poulancre en aval. Toutefois, la présence du poste EDF représente une contrainte majeure.

# 6 Les annexes

## Les fuseaux de passage sur la synthèse des contraintes

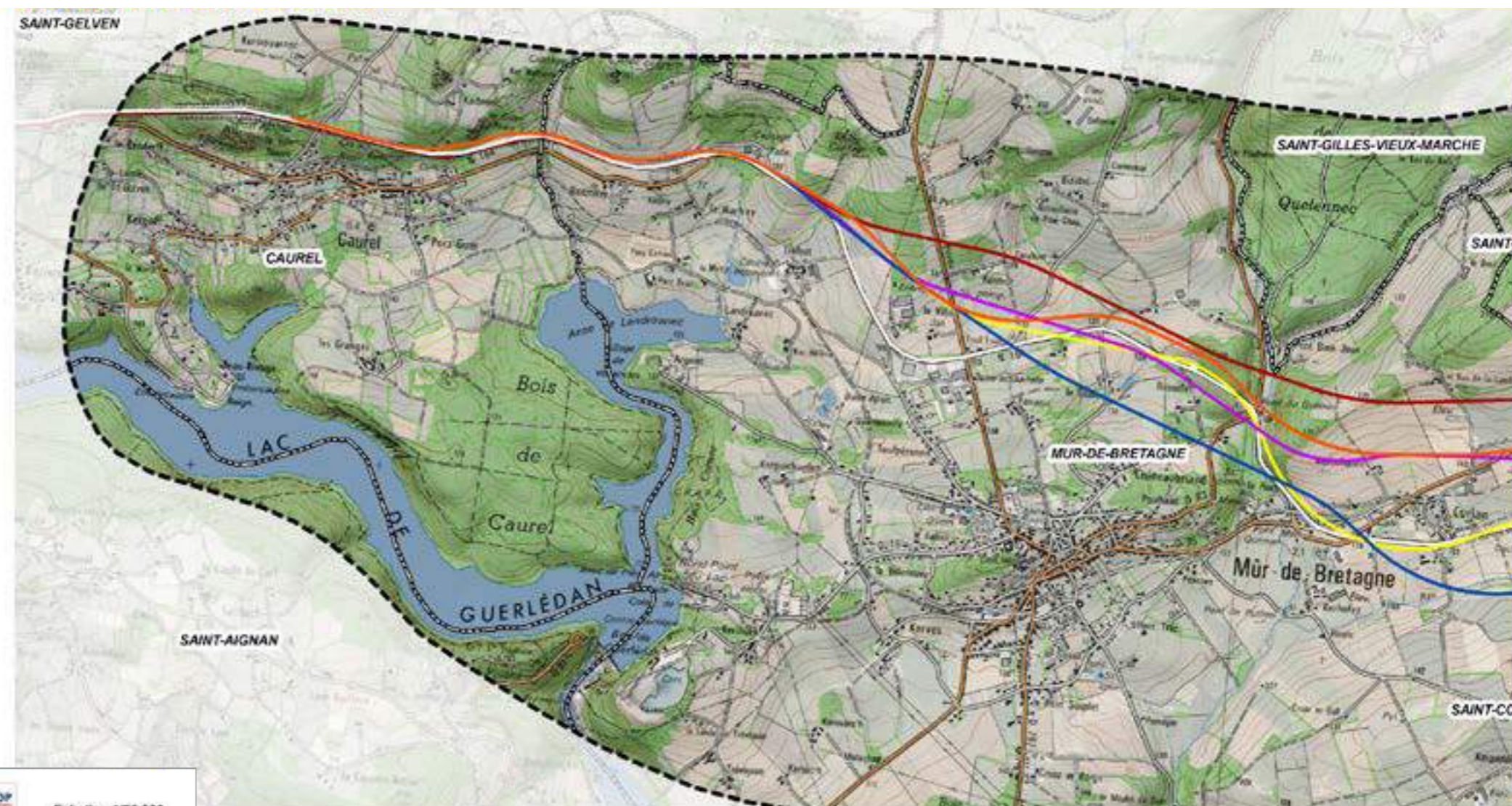




# 6 Les annexes

## Tracés et analyse comparative des variantes non retenues

Les cinq variantes présentées au comité de pilotage du 15 novembre 2013



**Légende**

- RN 954
- Aire d'étude Moignée
- - - Limites communales
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4
- Variante 5

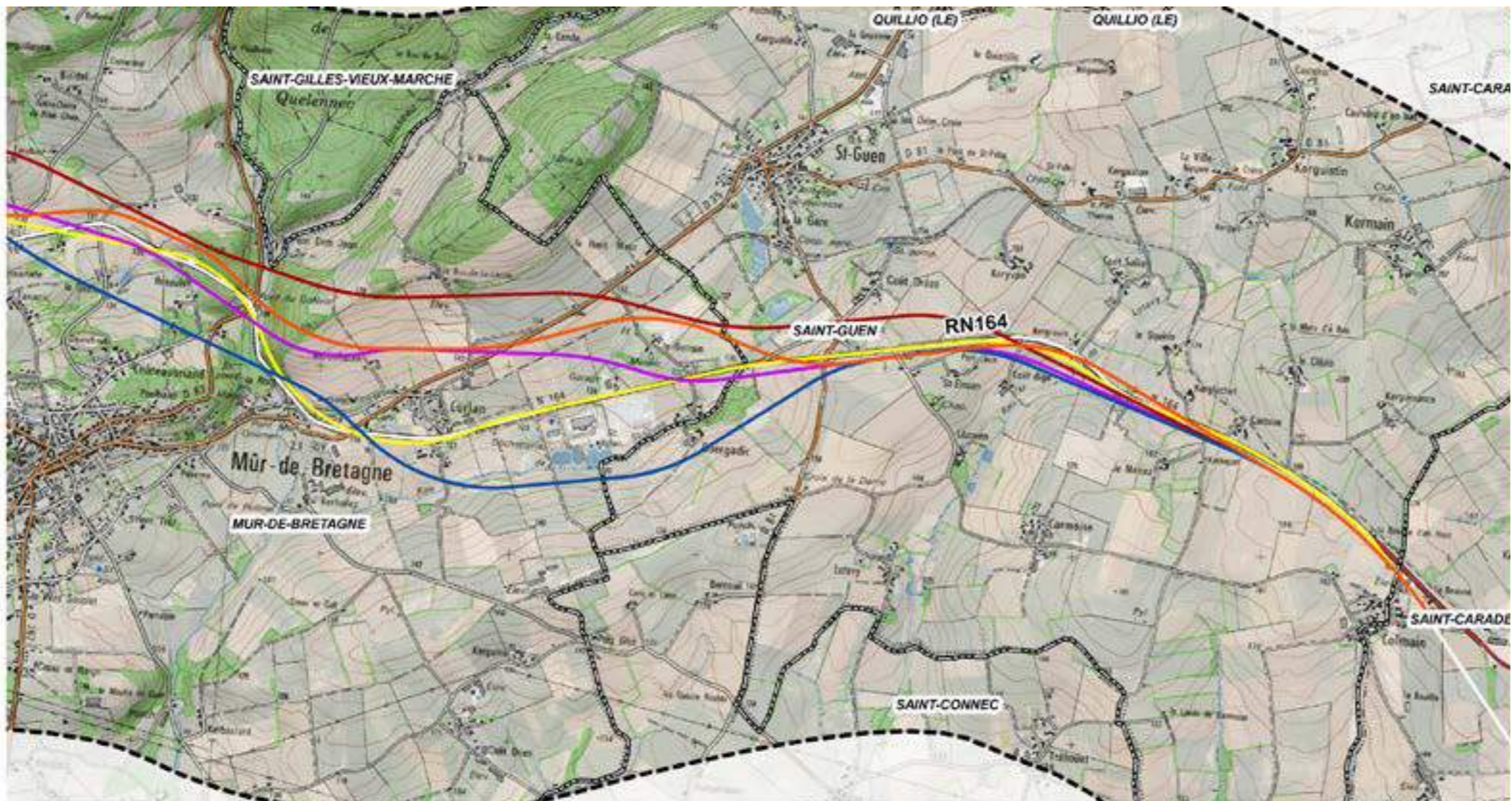
**INGÉROP** Echelle : 1/20 000

0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Datas\_BDO010-2008  
Sources : DREAL  
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2013

2013-16-11\_DNV\_F0\_inch  
R0184\_MurdeBretagne

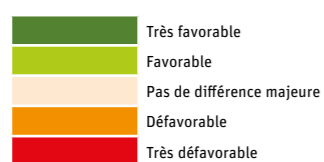




# 6 Les annexes

## Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Qualité des eaux	Défavorable	Très favorable	Très favorable	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Mouvements de terres	Pas de différence majeure	Très défavorable	Très favorable	Défavorable	Très défavorable	Défavorable
Milieu naturel	Pas de différence majeure	Défavorable	Favorable	Très défavorable	Défavorable	Très défavorable
Unités paysagères	Pas de différence majeure	Favorable	Favorable	Défavorable	Très défavorable	Défavorable
Patrimoine et tourisme	Défavorable	Très favorable	Défavorable	Défavorable	Très favorable	Défavorable
Milieu humain	Défavorable	Très défavorable	Très favorable	Défavorable	Défavorable	Favorable
Développement économique	Très défavorable	Favorable	Très favorable	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Sécurité	Très défavorable	Très favorable	Très favorable	Défavorable	Très favorable	Très favorable
Activité agricole	Très favorable	Très favorable	Favorable	Très favorable	Très défavorable	Défavorable
Coût de réalisation	Très favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Très défavorable	Favorable



---

## Les conclusions du Comité de Pilotage

**La variante 0** soit conserver l'état actuel présente l'avantage de ne pas impacter l'environnement physique, naturel et paysager. Toutefois, elle ne permet pas de répondre aux enjeux d'accessibilité et de compétitivité indispensables pour les territoires du Centre Bretagne.

**La variante 1** présente l'avantage, outre de s'appuyer sur celle historiquement étudiée, d'être la moins chère ; ce n'est néanmoins pas la meilleure d'un point de vue des impacts sur l'environnement ou les activités humaines (habitations, activité agricole) et elle génère d'importants déblais qu'il faudra stocker.

**La variante 2** est celle qui limite au mieux l'impact sur les enjeux environnementaux et paysagers. Elle est plus chère que la variante 1 avec la réalisation du viaduc.

**La variante 3** est pénalisée par ses impacts forts sur les milieux naturels (atteinte site Natura 2000, rapprochement des sites de chauves-souris, destruction de boisements).

**La variante 4** présente un excédent de déblais considérable, avec un impact paysager et financier significatif, sans être la meilleure d'un point de vue des impacts sur le milieu naturel. C'est la plus consommatrice d'espace agricole.

**La variante 5**, intermédiaire entre la variante 2 et la variante 3, se rapproche des désavantages de la variante 3 sans présenter autant d'avantages que la variante 2

**Le comité de pilotage, au vu de cette synthèse a fait le choix de retenir et d'affiner trois variantes :**

**-La variante 1**

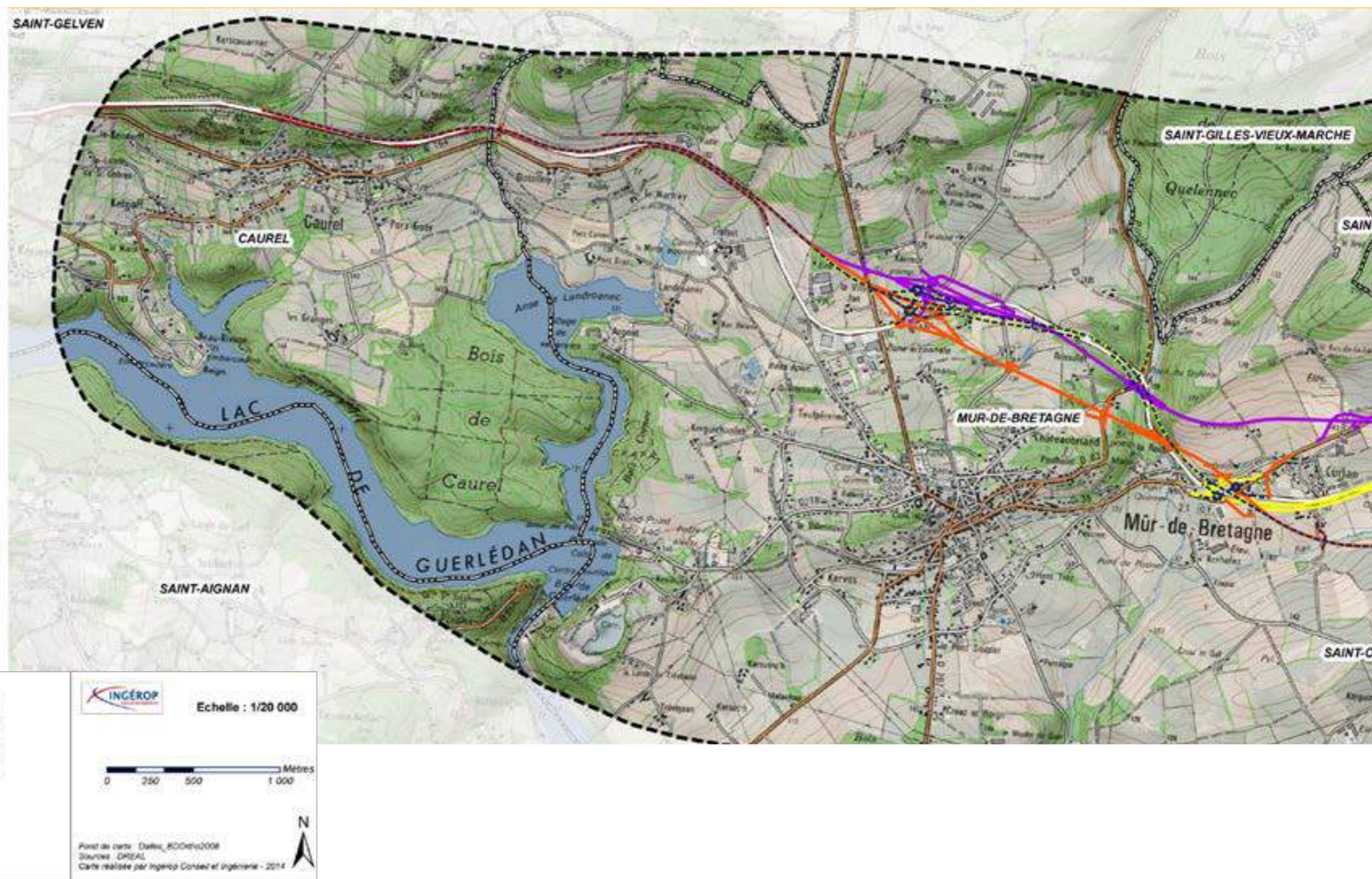
**-La variante 2**

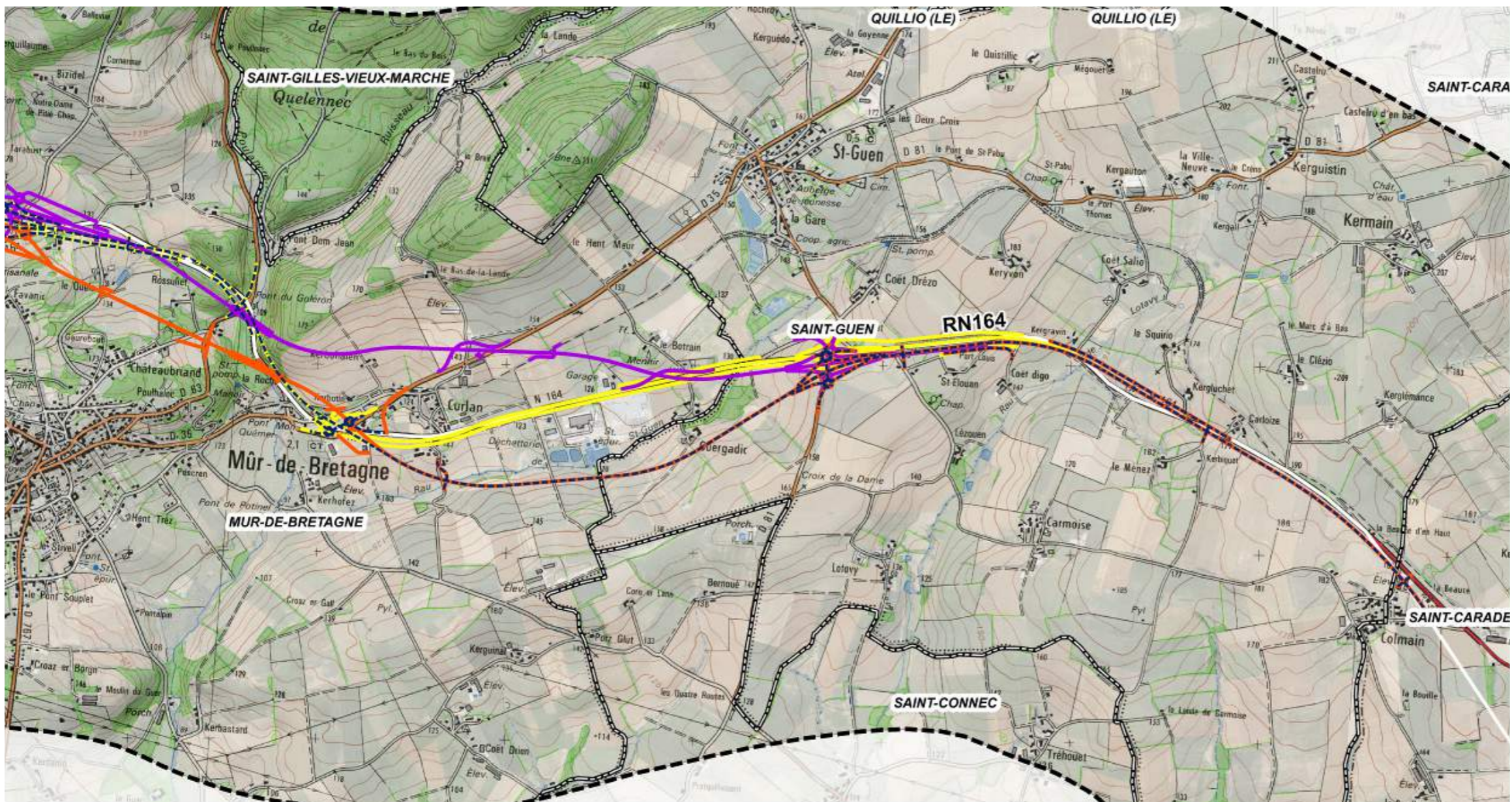
**-La variante 4**

**A ces trois variantes, s'ajoute une quatrième proposée au cours de cette réunion. Cette dernière s'appuie sur la variante 1 jusqu'au croisement avec la route de St Guen puis reprend l'option sud (variante 4) jusqu'à la fin de son tracé.**

# 6 Les annexes

Les 4 variantes présentées au comité de pilotage du 14 février 2014










# 6 Les annexes

## Synthèse de l'analyse comparative

Variantes	Fil de l'eau	Variante A (ex variante 1)	Variante B (ex variante 2)	Variante C (ex variante 4)	Variante D (nouvelle variante)
Qualité des eaux					
Mouvements de terres					
Milieu naturel					
Contexte sonore					
Paysage					
Développement économique					
Activité agricole					
Sécurité					
Coût de réalisation		88 M€	101 M€	115 M€	86 M€

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

Les estimations des variantes A et D ne tenaient pas compte à ce stade des mesures qui s'avèreraient nécessaires pour réduire l'impact du franchissement de la vallée du Poulancre.

---

## Les conclusions du Comité de Pilotage

**La variante O** soit conserver l'état actuel présente l'avantage de ne pas impacter l'environnement physique, naturel et paysager. Toutefois, elle ne permet pas de répondre aux enjeux d'accessibilité et de compétitivité indispensables pour les territoires du Centre Bretagne.

**Les variantes A, B, C et D** permettent de répondre aux enjeux de développement territorial des territoires traversés en améliorant les gains de temps (Rennes/Brest- Rennes/Quimper).

**La variante A** qui s'appuie sur la RN164 à l'avantage de minimiser les impacts sur l'activité agricole. Elle présente toutefois, des impacts irrémédiables sur le milieu naturel notamment pour le passage de la vallée de Poulancre (Site Natura 2000). Elle nécessite également d'importants mouvements de terre.

**La variante B** a été conçue afin de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée de Poulancre. Elle présente toutefois des impacts sur l'activité agricole et le paysage.

**La variante C** qui présente un tracé plus au Sud génère des impacts importants sur le milieu physique et la paysage. Cette dernière est plus pénalisante que les variantes B et C sur les espaces agricoles.

**La variante D** comme la variante A présente également des impacts important sur la vallée de Poulancre mais également sur le milieu humain et agricole.

**Le comité de pilotage, au vu de cette synthèse a fait le choix de retenir et ainsi présenter trois variantes à la concertation :**

**-La variante A qui devient la variante « aménagement sur place »**

**-La variante B qui devient la variante nord**

**-La variante D qui devient la variante sud**

**Au vu des enjeux liés au franchissement de la vallée du Poulancre, et de la recherche d'une sécurité juridique, il a également été acté d'étudier des solutions visant à limiter l'impact environnemental des variantes A et D ce qui aura comme conséquence probable de faire évoluer leur estimation.**

# 6 Les annexes

## Présentation des solutions de franchissement envisagées pour le franchissement du Poulancre

### Les solutions possibles pour les variantes « ASP » et Sud

Ces deux variantes s'appuient sur la RN164 existante et proposent ainsi un élargissement de la voie

Pour ces variantes, trois solutions sont proposées pour le franchissement du Poulancre.

#### Solution 1

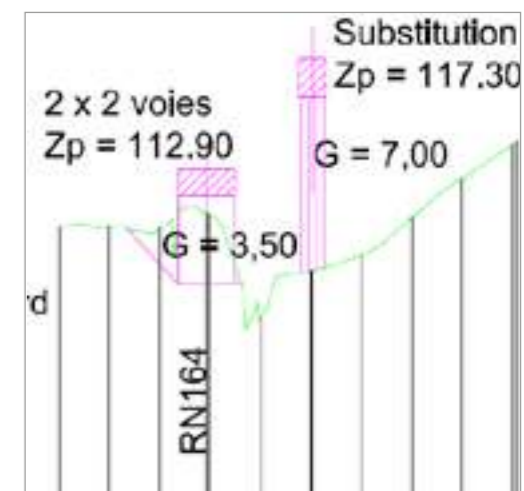
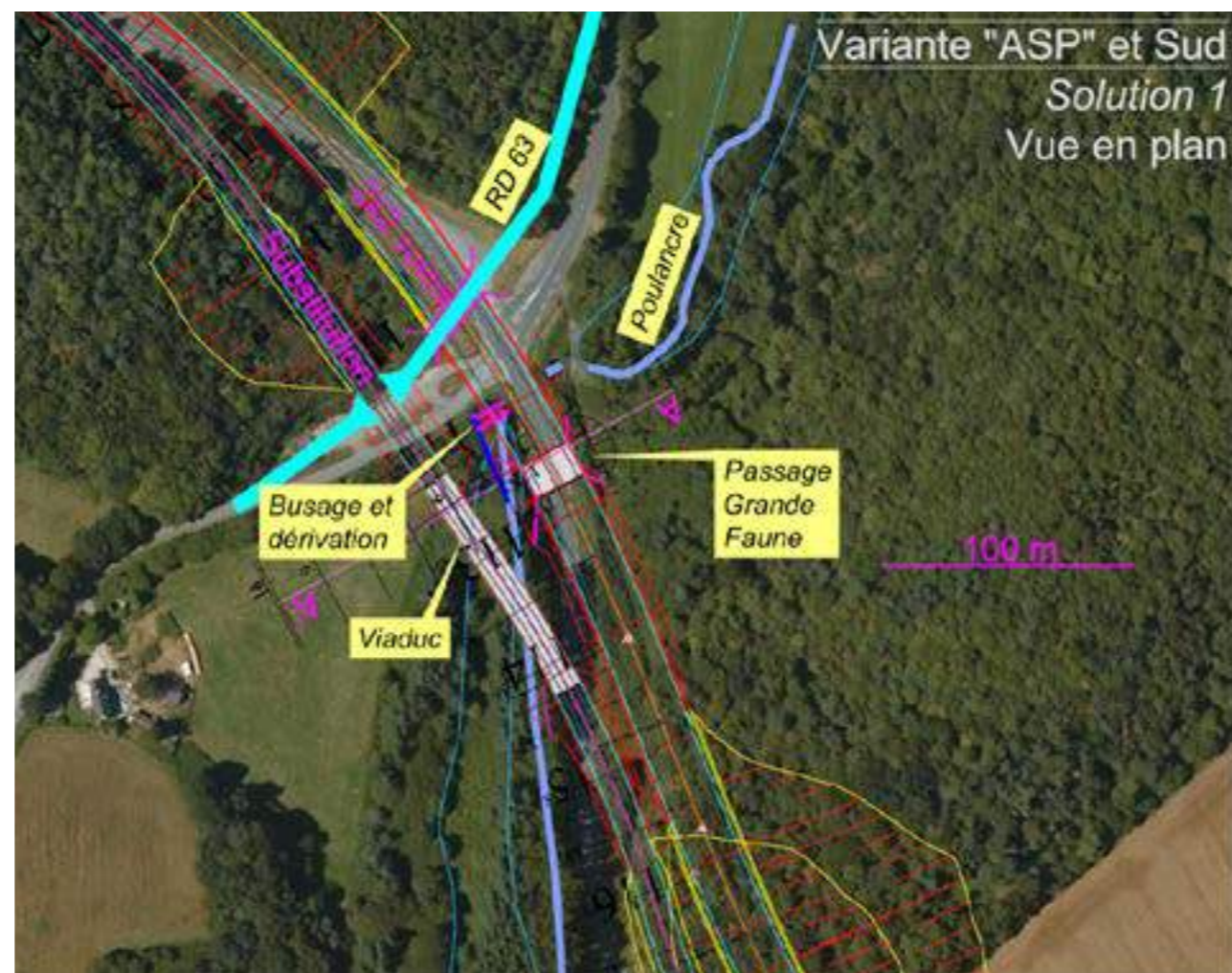
Cette dernière consiste, pour la section courante à :

Prolonger les buses existantes (de la RN164 actuelle) avec dérivation du cours d'eau,

Créer un passage grande faune (15 m de long et 3.5m de haut)

Dans cette solution, la section courante est proche du Terrain naturel (TN) et l'itinéraire de substitution à 4m au-dessus de la section courante.

Le franchissement du Poulancre pour l'itinéraire de substitution s'effectue par un ouvrage de 100m de long.

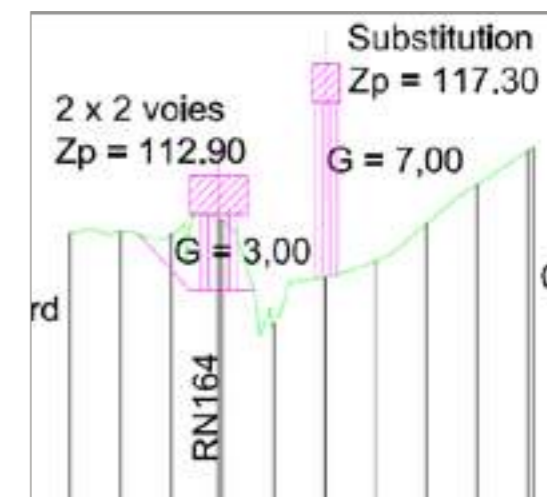
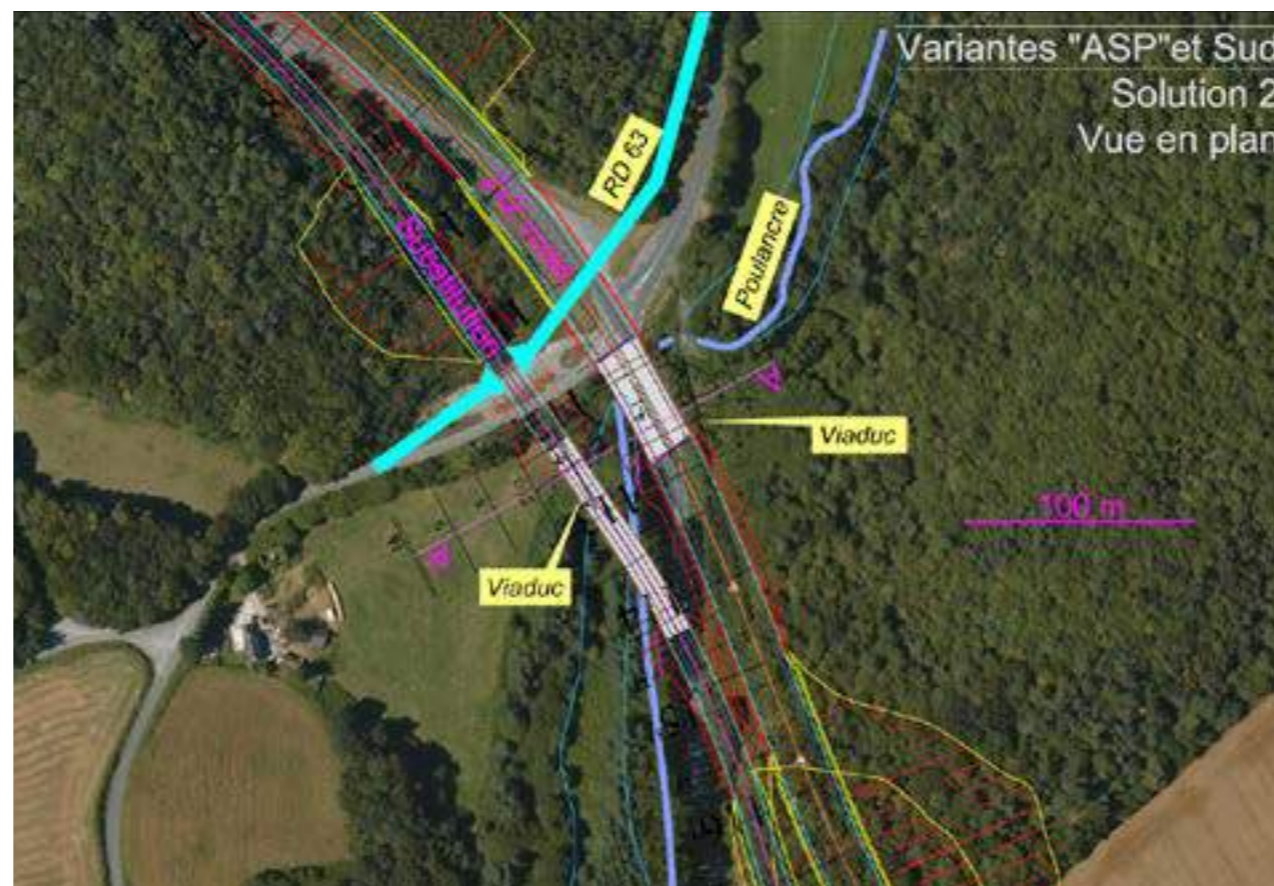




### Solution 2

Cette solution est une amélioration de la solution 1 au niveau du franchissement du Poulancre pour la section courante. Il est proposé de créer un ouvrage de 50m de long pour éviter la dérivation du cours d'eau, ce dernier sert également de franchissement pour la faune.

Le franchissement du Poulancre pour l'itinéraire de substitution s'effectue par un ouvrage de 100m de long.

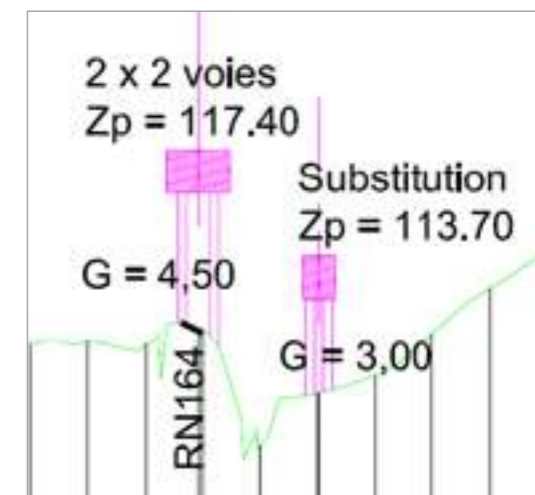
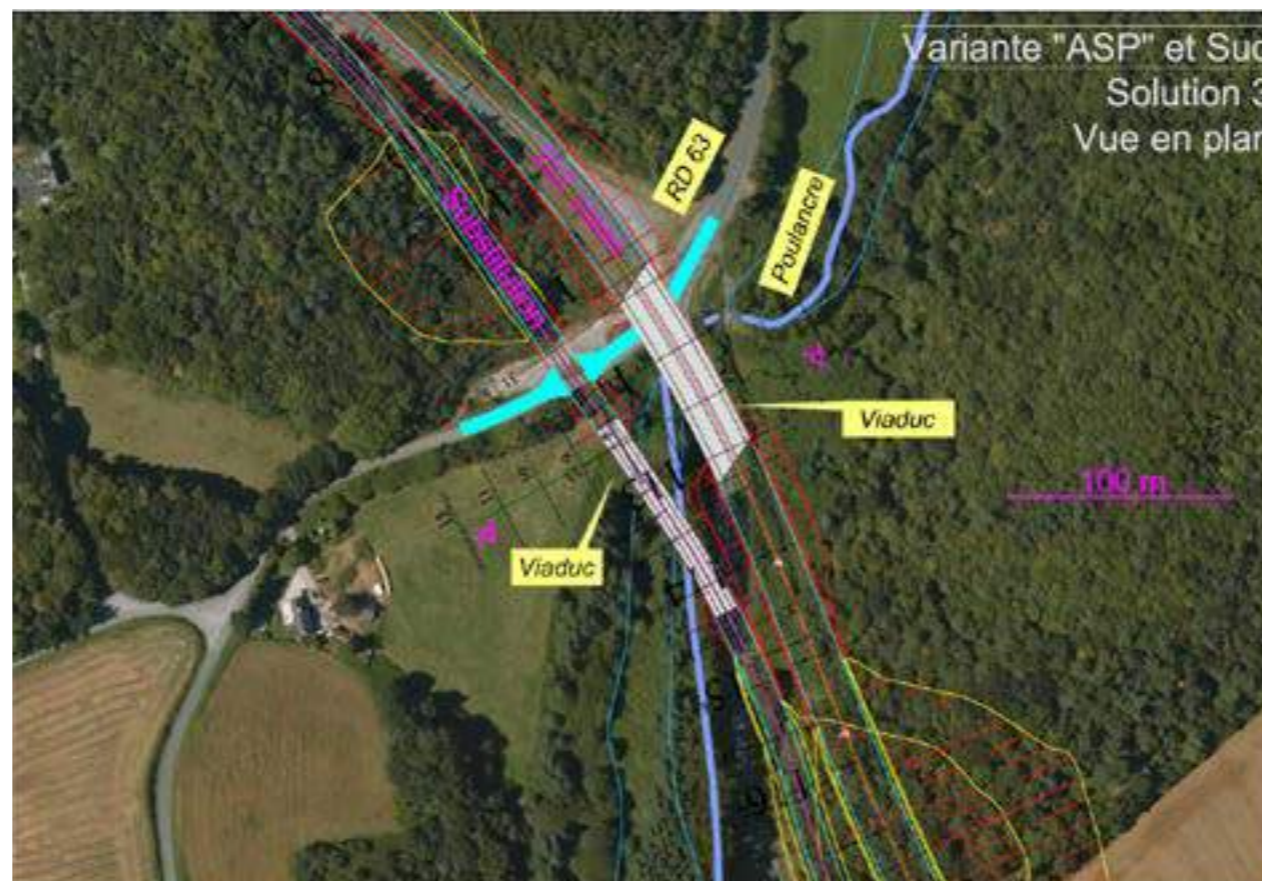


# 6 Les annexes

## Solution 3

Cette solution est une amélioration de la solution 1 au niveau du franchissement du Poulancre pour la section courante. Il est proposé de créer un ouvrage de 50m de long pour éviter la dérivation du cours d'eau, ce dernier sert également de franchissement pour la faune.

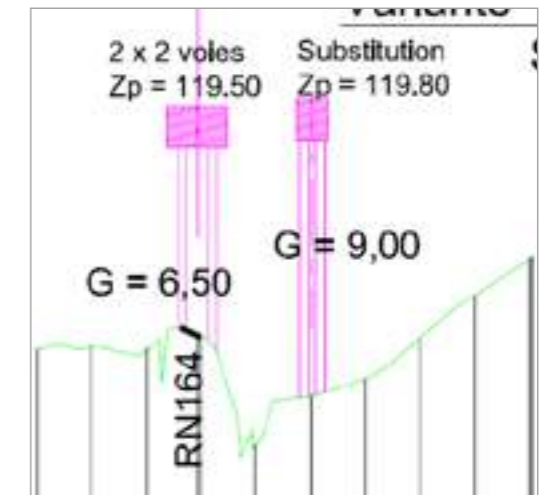
Le franchissement du Poulancre pour l'itinéraire de substitution s'effectue par un ouvrage de 100m de long.



### Solution 3 bis

Cette solution consiste à mettre à la même hauteur les deux ouvrages de franchissement afin de faciliter la circulation des Chauves-souris. Ainsi, le franchissement du Poulancre s'effectue :

pour la section courante, par un ouvrage de 130m de long et 6.5m de hauteur  
pour l'itinéraire de substitution, par un ouvrage de 175m de long .

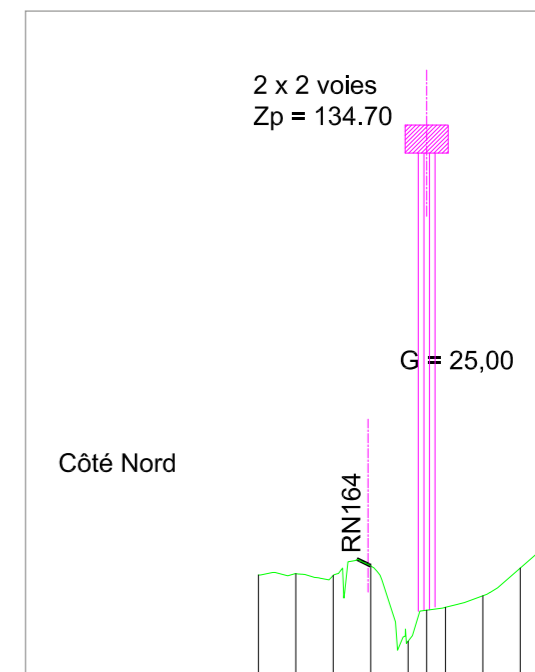
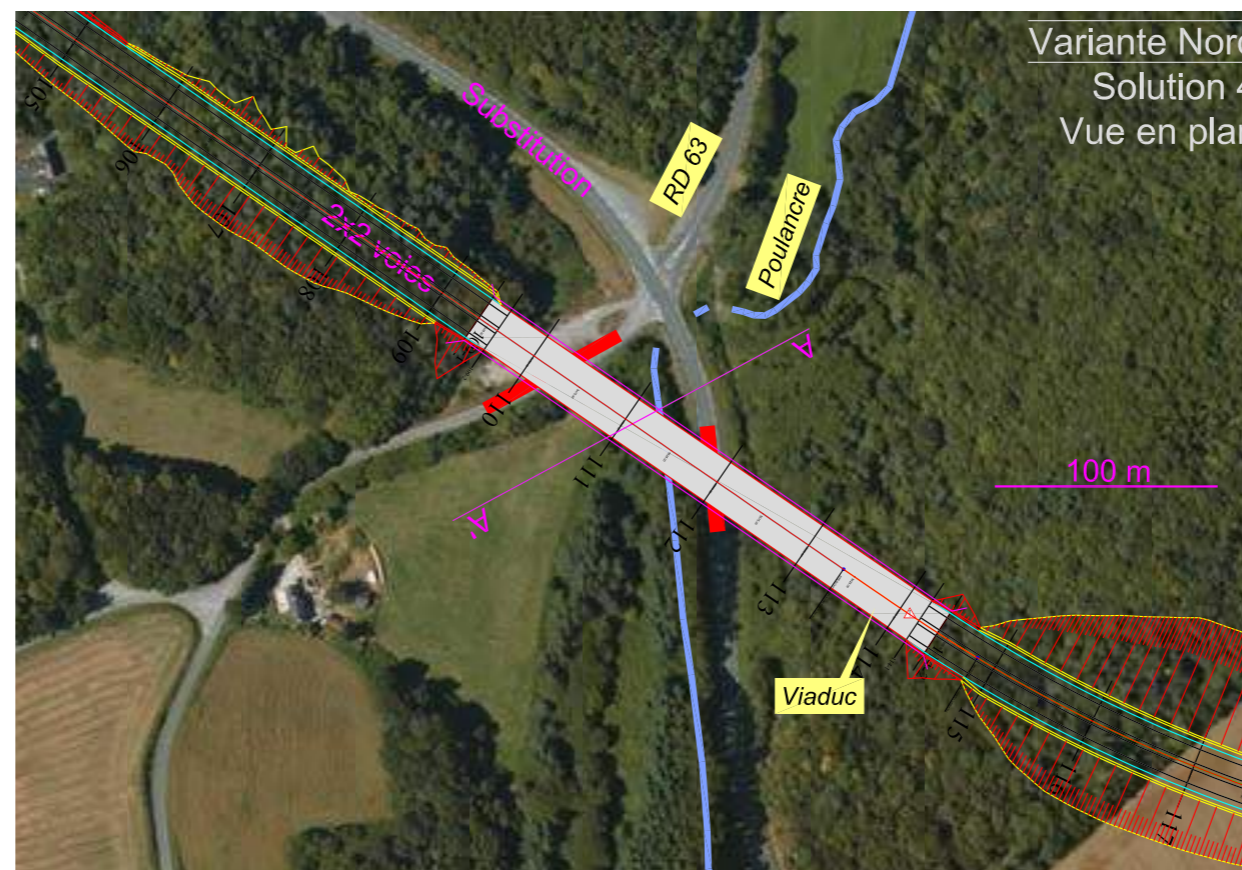


# 6 Les annexes

## Une solution proposée pour la variante Nord

Cette dernière coupe la vallée au Sud de la RN164 actuelle sur une section neuve. Pour éviter une perturbation supplémentaire, il est proposé de réaliser un viaduc (250m de long et 25m de hauteur).

La RN 164 actuelle est réutilisée pour l'itinéraire de substitution.



Variantes concernées	« ASP et Sud »				Nord
Solutions proposées	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 3bis	Solution 4
Thématiques					
<b>ÉCOLOGIE</b>					
Natura 2000	Impact d'emprise sur le site Natura 2000 (traversée + déblai en coteau sud), destruction d'espèces d'intérêt communautaire, et coupure sur l'habitat des espèces d'intérêt communautaire	Impact d'emprise sur le site Natura 2000 (traversée + déblai en coteau sud), destruction d'espèces d'intérêt communautaire, et coupure sur l'habitat des espèces d'intérêt communautaire	Impact d'emprise limité aux piles du viaduc et au déblai en coteau au sud ainsi que quelques zones de remblais (coteaux sud-est et en partie nord-ouest).	Impact d'emprise limité aux piles du viaduc et au déblai en coteau au sud (déboisement) ainsi que quelques zones de remblais (coteaux sud-est et en partie nord-ouest).	Impact direct d'emprise faible (piles de viaduc), pas d'effet de coupure.
Habitats et espèces remarquables	Destruction d'escargots de Quimper et d'un site de reproduction d'amphibiens communs. Destruction d'habitat de la loutre (portion de cours d'eau) et de poissons.	Destruction d'escargots de Quimper et d'un site de reproduction d'amphibiens communs.	Destruction d'escargots de Quimper et d'un site de reproduction d'amphibiens communs.	Destruction d'escargots de Quimper et d'un site de reproduction d'amphibiens communs.	Destruction d'escargots de Quimper
<b>PERMÉABILITÉ</b>					
Faune piscicole	Solution très peu perméable (luminosité), même si reprise de l'ouvrage actuel	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)		Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)
Loutre et petite faune	Solution peu perméable (luminosité et effet entonnoir), même si reprise de l'ouvrage actuel, donc aggravation du risque de collision	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)		Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)
Perméabilité grande faune	Peu impactant (si mise en place de passages à faune et grilles de redirection – pb de l'emplacement des passages) sinon très impactant	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164) sur la portion en viaduc bas, la partie remblayée nécessitera des grilles de redirection et peut-être un passage à faune à l'ouest	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)		Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)
Chauves-souris	Très impactant (grosse aggravation de la coupure, donc augmentation importante du risque de collision + perte d'habitats boisés + rapprochement du site d'hivernage du boisement nord).	Impactant (aggravation de la coupure, donc augmentation importante du risque de collision + perte d'habitats boisés + rapprochement du site d'hivernage du boisement nord). Une attention particulière devra être portée au traitement des abords des viaducs, de manière à guider les déplacements des chauves-souris	Impact limité (perte d'habitats boisés + rapprochement du site d'hivernage du boisement nord). Une attention particulière devra être portée au traitement des abords des viaducs, de manière à guider les déplacements des chauves-souris	Impact limité (perte d'habitats boisés + rapprochement du site d'hivernage du boisement nord). La voie de substitution et la 2x2 sont au même niveau, à une distance minimale du sol de 6,50m, ce qui augmente la perméabilité de l'ensemble aux déplacements de chauves-souris. Une attention particulière devra être portée au traitement des abords des viaducs, de manière à guider les déplacements des chauves-souris	Impact limité (perte d'habitats boisés proches des zones urbaines). Une attention particulière devra être portée au traitement des abords des viaducs, de manière à guider les déplacements des chauves-souris
Boisements	Consommation de boisements importante	Consommation de boisements importante	Consommation de boisements limitée		Consommation de boisements limitée
Cours d'eau	Très impactant (dérivation du cours d'eau sur environ 50m)	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)	Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)		Transparent (reprise de l'ouvrage actuel de la RN164)
Zones humides	Impactant (remblaiement de la zone humide)	Impact limité avec le viaduc. (emprise des piles)	Impact limité à l'emprise des piles		Impact limité à l'emprise des piles

# 6 Les annexes

Variantes concernées	« ASP et Sud »				Nord
Solutions proposées	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 3bis	Solution 4
<b>Thématiques</b>					
<b>PAYSAGE</b>					
Projet vu depuis l'extérieur	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancré. Paysage proche des abords du projet: -Impact des déboisements qui peuvent diminuer l'intimité de l'unité paysagère de la vallée de Poulancré. -Impact très important des déblais (passage sur des coteaux abrupts au Nord et au sud de la voie). -Depuis le fond de vallée : impact (moyen) de élargissement du remblai de la 2x2 qui supprimera un morceau du fond de vallée. - Impact très fort des ouvrages d'arts : voie de substitution en viaduc dont la hauteur de 7.00m sera très perceptible depuis le fond de vallée (contrairement à un viaduc très haut dont on ne percevait que les piliers).	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancré. Paysage proche des abords du projet: -Impact des déboisements qui peuvent diminuer l'intimité de l'unité paysagère de la vallée de Poulancré. -Impact très important des déblais (passage sur des coteaux abrupts au Nord et au sud de la voie). -Depuis le fond de vallée : impact plus faible en raison de la présence du Viaduc et donc moins de remblais dans le fond de vallée. - Impact très fort des ouvrages d'arts : voie de substitution à une hauteur de 7.00m, elle sera très perceptible depuis le fond de vallée (contrairement à un viaduc très haut dont on ne percevait que les piliers).	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancré. Paysage proche des abords du projet: -Impact des déboisements qui peuvent diminuer l'intimité de l'unité paysagère de la vallée de Poulancré. -Impact très important des déblais (passage sur des coteaux abrupts au Nord et au sud de la voie). -Depuis le fond de vallée : impact plus faible en raison de la présence du Viaduc et donc moins de remblais dans le fond de vallée. - Impact très fort des ouvrages d'arts : deux viaducs très perceptibles depuis le fond de vallée : voie de substitution à 3.00m et 2x2 à 4.50 m de haut.	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancré. Paysage proche des abords du projet: -Impact plus fort des déboisements en raison de l'infrastructure supplémentaire. -Impact toujours très important des déblais. -Depuis le fond de vallée : Impact moins fort des ouvrages d'arts : deux viaducs plus hauts et à la même hauteur, donc solution moins impactant visuellement (il faudra bien veiller à l'alignement des	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancré. Paysage proche des abords du projet: -Impact beaucoup moins important des déboisements. -Impact faible des déblais aux abords de la voie. -Depuis le fond de vallée : impact beaucoup plus faible de l'ouvrage d'art (un seul) : ce dernier étant très haut (25,00m), seuls les piliers du viaduc seront perceptibles.
	Projet vu depuis la route	Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,...	Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,...	Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,...	Impact toujours très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,...

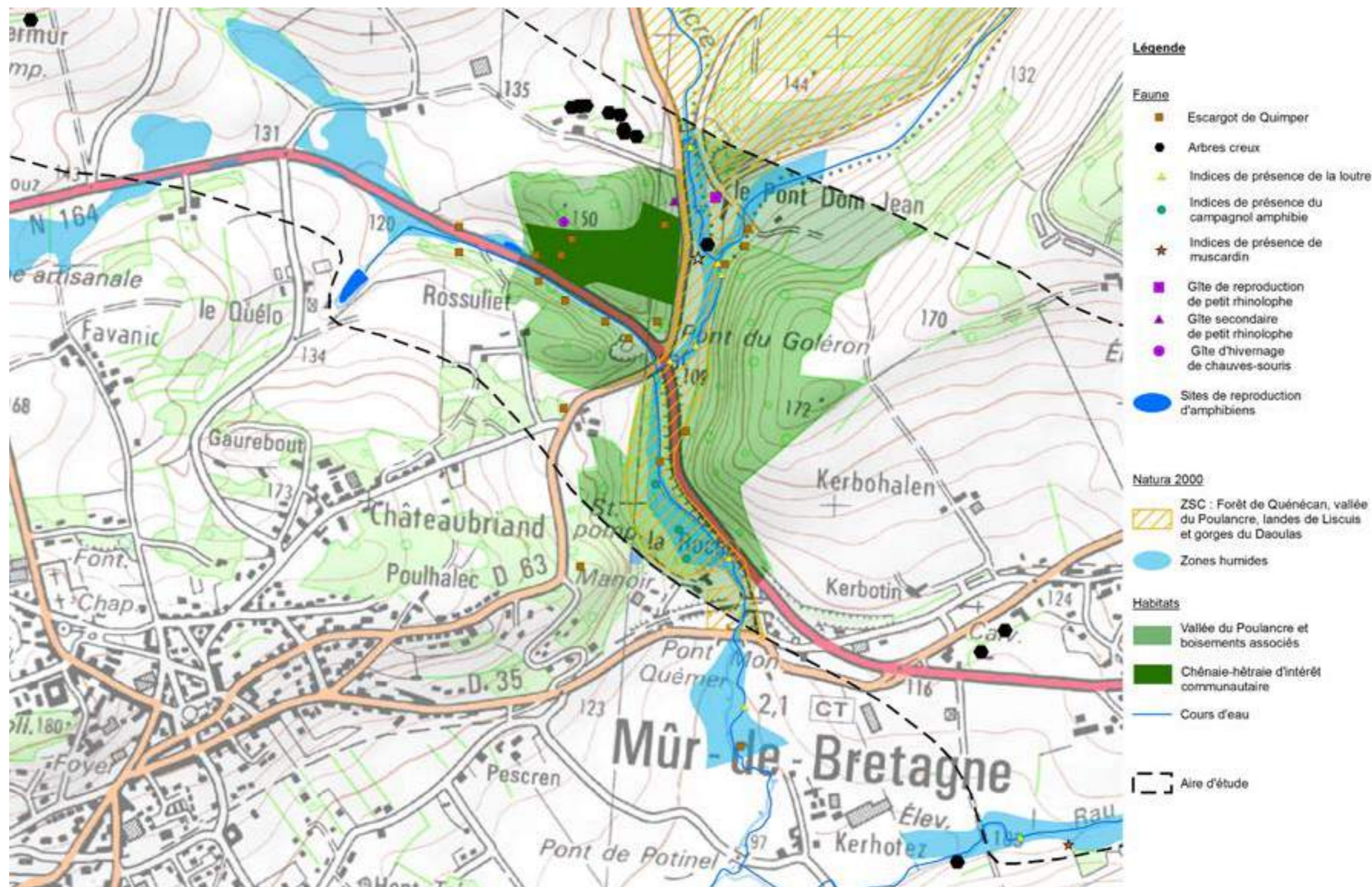
	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

Variantes concernées	« ASP et Sud »				Nord
Solutions proposées	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 3bis	Solution 4
<b>Thématiques</b>					
<b>CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES</b>					
<b>Section courante</b>					
Profil	Au niveau du Terrain naturel		Rehaussé : 6.00m au dessus du TN	Rehaussé : 8.00m au dessus du TN	25 m au dessus du TN
Ouvrages de franchissement	Hydraulique : prolongement des buses existantes Grande faune : création d'un ouvrage de 15m de long et 3,5m de haut	Hydraulique : création d'un ouvrage de 50m de long Grande faune : idem hydraulique – passage de 3,0m de haut	Hydraulique : création d'un ouvrage de 90m de long Grande faune : idem hydraulique – passage de 4,5m de haut	Hydraulique : création d'un ouvrage de 130m de long Grande faune : idem hydraulique – passage de 6,5m de haut	Hydraulique : création d'un ouvrage de 250m de long Grande faune : idem hydraulique
<b>Itinéraire de substitution</b>					
Profil	4 m au dessus de la section courante		Abaisé : 3.50m au dessous de la section courante	Même hauteur que la section courante	Utilisation de la RN 164 actuelle
Ouvrages de franchissement	Hydraulique : création d'un ouvrage de 100m de long	Hydraulique : création d'un ouvrage de 100m de long	Hydraulique : création d'un ouvrage de 100m de long	Hydraulique : création d'un ouvrage de 175m de long	
<b>COÛTS</b>					
Variante « ASP »	94 M€	97 M€	98 M€	103 M€	
Variante Nord					101 M€
Variante Sud	91 M€	94 M€	95 M€	101 M€	

Au regard de cette analyse, c'est la solution 3 bis qui a été privilégiée et est présentée avec les variantes ASP et Sud dans le présent dossier de concertation.

# 6 Les annexes

## Synthèse des enjeux biologiques potentiels et avérés (Vallée de Poulancre)





PHOTOMONTAGE 6B  
Vallon du Poulancre

VARIANTE AMÉNAGEMENT SUR PLACE



PHOTOMONTAGE 7B  
Vallon du Poulancre

VARIANTE NORD



PHOTOMONTAGE 6A  
Vallon du Poulancre

ÉTAT ACTUEL



PHOTOMONTAGE 7A  
Vallon du Poulancre

ÉTAT ACTUEL



## 6 Les annexes

### Une option d'échange : Un éventuel demi-échangeur supplémentaire à Caurel pour la desserte du bourg de Caurel et du lac de Guerlédan

Le programme de travaux que le maître d'ouvrage soumet à la concertation comprend dans tous les cas la réalisation des deux échangeurs est et ouest précédemment présentés. Pour répondre à un besoin de desserte complémentaire exprimé localement, il soumet également à la concertation la possibilité de réaliser éventuellement un demi-échangeur supplémentaire au niveau de Caurel.

**Les enjeux liés à un éventuel demi-échangeur Est : Une vitrine ouverte vers l'un des plus beaux sites de la Bretagne intérieure.**

La création d'un 1/2 échangeur supplémentaire vise à valoriser un site touristique majeur : Le Lac de Guerlédan (12km) qui avec ses paysages (près de 400 hectares) offre aux visiteurs un lieu privilégié pour les pratiques sportives de nature et le tourisme vert.

En 2012, 38 000 visiteurs représentant 158 000 nuitées à l'échelle de la Communauté de Communes de Guerlédan.

La création de ce demi-échangeur facilitera ainsi l'accès au bourg de Caurel en évitant l'utilisation de l'itinéraire de substitution pour les visiteurs venant de Rennes.

700 personnes effectuent quotidiennement le trajet Mûr-de-Bretagne-Caurel. Ce chiffre double pendant la période estivale.

#### Localisation d'un éventuel 1/2 échangeur supplémentaire

Les contraintes topographiques ont limité la recherche de localisation pour ce 1/2 échangeur.

Ainsi, après une première recherche de solutions d'implantation, la localisation historique « Est » a été finalement confortée et approfondie.

Puis sur ce secteur est, trois localisations de variantes très proches ont été étudiées.



## L'analyse comparative

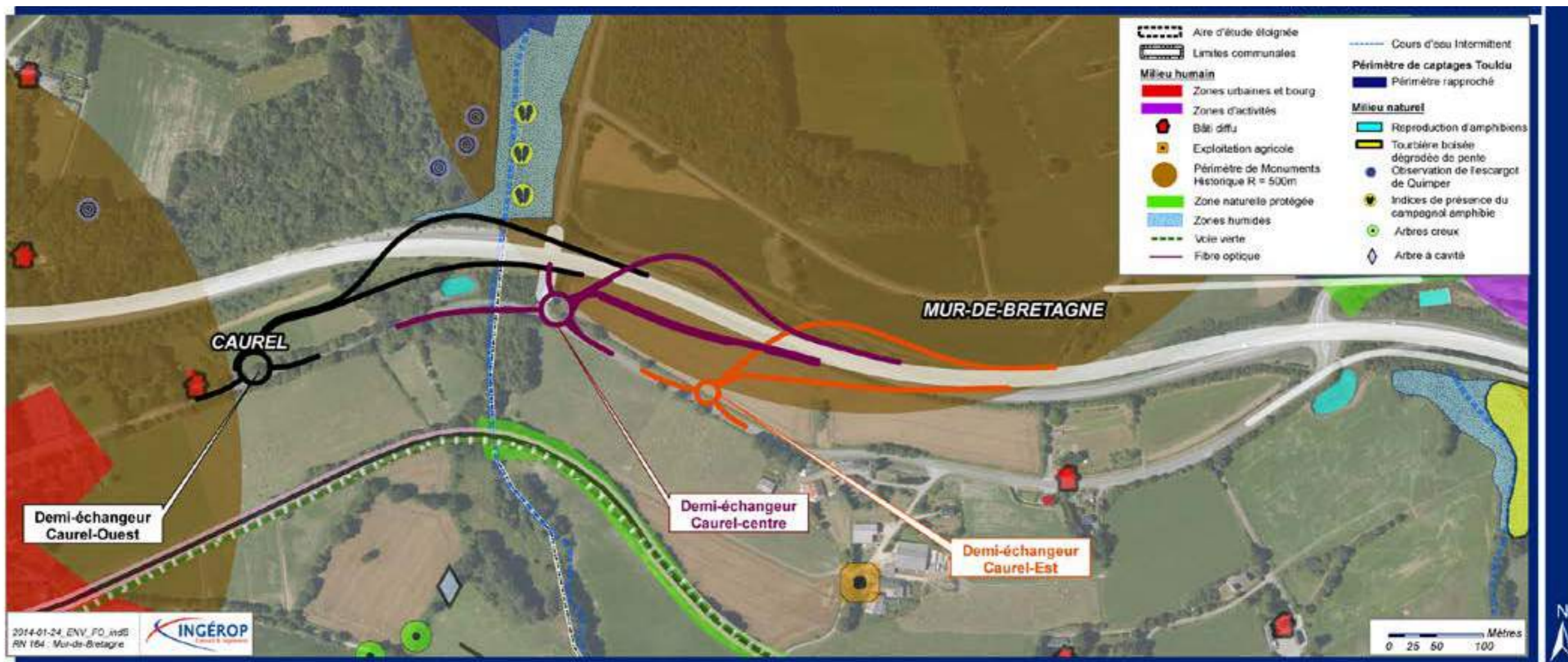
	Sans échangeur	Avec échangeur		
		variante 1 : ECHANGEUR A L'OUEST	variante 2 : ECHANGEUR AU CENTRE	variante 3 : ECHANGEUR A L'EST
développement touristique	Pas de sortie directe. A moins de 3km d'une sortie suivants les variantes.			
Desserte locale Caurel – Rennes	Allongement de 400m (environ 1') : hypothèse variante Est	Desserte locale facilitée .		
Mûr/Pontivy-Caurel	Allongement de 400m (environ 30s) : hypothèse variante Est	550m du bourg de Caurel	900m du bourg de Caurel	1 100m du bourg de Caurel
Sécurité Conception technique	Pas d'impact	Volumes de terrassements de la bretelle plus faibles	Volumes de terrassements de la bretelle de sortie forts pour obtenir une visibilité suffisante	Volumes de terrassements de la bretelle : moyens pour obtenir une visibilité suffisante
Paysage – milieu physique	Pas d'impact	Quelques boisements à prévoir	Travail important d'intégration paysagère à prévoir	
Milieu naturel	Pas d'impact	Impact zone humide	Peut perturber la circulation de la faune	Pas d'atteinte sur les milieux et les espèces
Emprise		1.5ha	2ha	2ha
Coût	Pas d'impact	4.8 M€	5,1 M€	4.5 M€

	Très favorable
	Favorable
	Pas de différence majeure
	Défavorable
	Très défavorable

Quelle que soient les variantes envisagées la création d'un demi-échangeur :

- génère, des impacts supplémentaires sur le milieu naturel, la consommation d'espace et le paysage.
- pose des difficultés techniques qui se traduisent par un coût important, et des enjeux en termes de sécurité.
- engendre un trafic de 700 véh/j (à l'horizon 2035) supplémentaire dans la partie ouest du projet.

## 6 Les annexes



### Entre les trois variantes, l'analyse comparative montre :

- La variante 1, si elle est celle qui s'intègre le mieux dans le paysage, est la plus défavorable pour le milieu naturel, elle borde en effet une zone humide qui accueille des espèces protégées.
- La variante 2 pose des réelles difficultés techniques qui impactent fortement le paysage.
- La variante 3, au regard des deux autres variantes semblent celle qui offre le meilleur compromis.

### Sans réalisation du demi- échangeur / Quels effets ?

Les usagers en provenance de l'est sortiront au nouvel échangeur avec la RD767 et chemineront via l'actuelle RN164 déclassée, une section neuve d'itinéraire de substitution, et la RD2164 : le parcours via l'un des trois échangeurs présenté ci-dessus est raccourci de 500 m ou rallongé de 1 km suivant les options de trajet respectivement en venant de Rennes ou en venant de Pontivy.





**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-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)

**Site internet :**

[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)





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





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Rennes, le 12 JUIN 2014

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

à

destinataires in fine

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POTVRE  
Tél : 02 99 33 45 61  
pierre-alexandre.potvre@developpement-durable.gouv.fr  
IST-DMOI-PAP-D132

**Objet :** Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

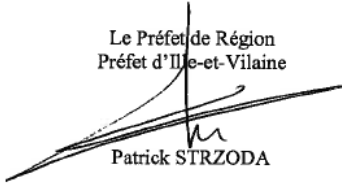
**P.J. :** Dossier de concertation.

L'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Une concertation publique sur ce projet est organisée du 10 juin au 11 juillet 2014, sur la base de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période, chacun pourra ainsi s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

Vous trouverez ci-joint le dossier de concertation relatif à ce projet d'aménagement, sur la base duquel je vous remercie de me faire part avant le 13 septembre 2014 de votre avis sur le projet. Les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne restent par ailleurs à votre disposition pour toute précision.

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

  
Patrick STRZODA

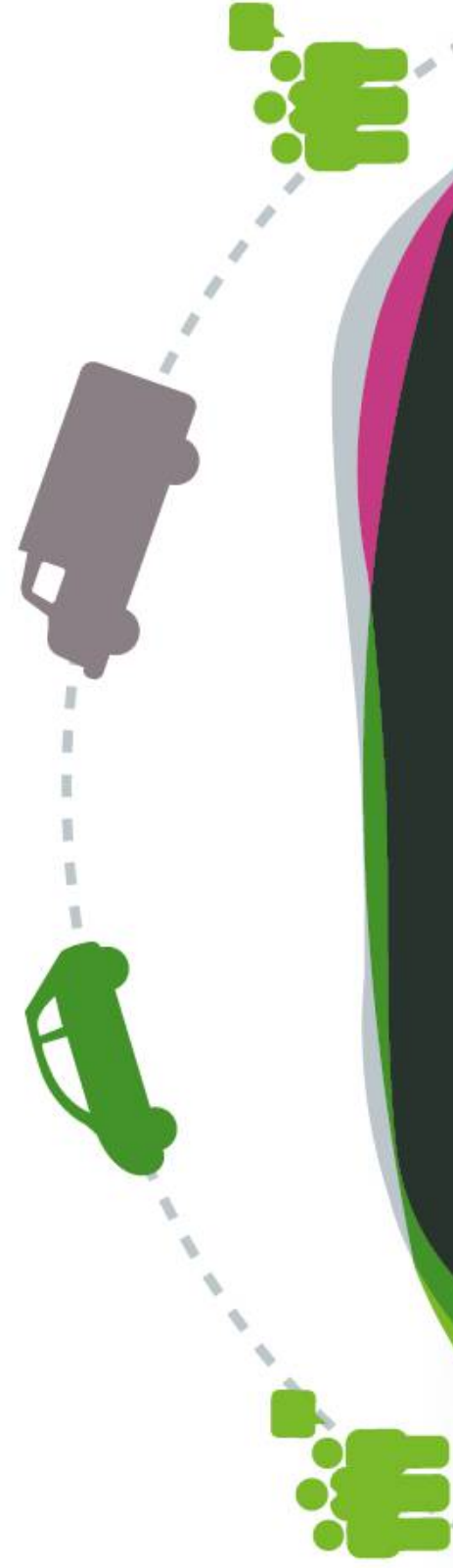
## CONCERTATION RN164 MUR-DE-BRETAGNE

### Liste des destinataires

- Monsieur le Président du Conseil Régional de Bretagne
- Monsieur le Président du Conseil général des Côtes d'Armor
- Monsieur le Maire de Mur-de-Bretagne
- Monsieur le Maire de Caurel
- Monsieur le Maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché
- Monsieur le Maire de Saint-Guen
- Monsieur le Maire de Saint-Connec
- Monsieur le Maire de Saint-Caradec
- Monsieur le Président de la Communauté de communes la CIDERAL
- Madame la Présidente de la Communauté de Communes de Pontivy Communauté
- Monsieur le Président du Pays Centre Bretagne,
- Monsieur le Président du Pays de Pontivy
- Monsieur Marc LE FUR, député de la 3ème circonscription des Cotes d'Armor
- Madame la Conseillère Générale du canton de Mûr-de-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 l'AFAB
- 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 de l'Association de mise en valeur de Lan Bern et Magoar
- Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton
- Monsieur le Président de l'Association Bretagne Vivante
- Monsieur le Président de la Fédération départementale de la pêche et de la protection des milieux aquatiques des Cotes 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-Briec
- Monsieur le Directeur de la Prévention routière - Comité départemental des Côtes d'Armor
- Monsieur la 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 Cotes d'Armor

- **Annexe 6** : Affiche annonçant la concertation

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



# RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

**RÉUNION PUBLIQUE**  
**16 juin 2014 à 18h30**

à la Halle aux loisirs,  
rue de la Traversière 22530 Mûr-de-Bretagne

Pour vous informer

Consultez le site internet de la DREAL Bretagne  
[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

Consultez le dossier de la concertation dans les mairies  
de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec  
Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen

Rencontrez les services de l'État lors de leur permanence  
**24 juin 2014 de 10h00 à 17h00** à la salle principale  
du foyer culturel de Mûr-de-Bretagne, rue du Pont de Fer  
22530 Mûr-de-Bretagne

Pour donner votre avis ou poser vos questions

Adressez un courriel à l'adresse suivante :  
[rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)

Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies  
de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec  
Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen



- **Annexe 7** : Plaquette et support de la réunion publique

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

Du 10 juin au 11 juillet 2014, pendant 5 semaines, nous comptons sur votre avis pour enrichir le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.



### → Les principes de la concertation

Prévue par la réglementation, 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 Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché et Saint-Guen ainsi que sur le site Internet [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr), le dossier de concertation présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques de chaque variante.

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

### Les suites à donner à la concertation

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

La variante retenue fera ensuite l'objet de nouvelles études techniques, 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 2 à 3 ans également au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques, les éventuelles démarches d'aménagement foncier...avant le démarrage des travaux proprement dits, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

### Des rendez-vous pour dialoguer

→ Une réunion publique se tiendra à Mûr-de-Bretagne, le **16 juin 2014 à 18h30 à la Halle aux loisirs**, rue de la Traversière à Mûr-de-Bretagne : 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-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)

→ Une permanence des services de l'État se tiendra **24 juin 2014 de 10h00 à 17h00 à la salle principale du foyer culturel de Mûr-de-Bretagne**, rue du Pont de Fer 22530 Mûr-de-Bretagne

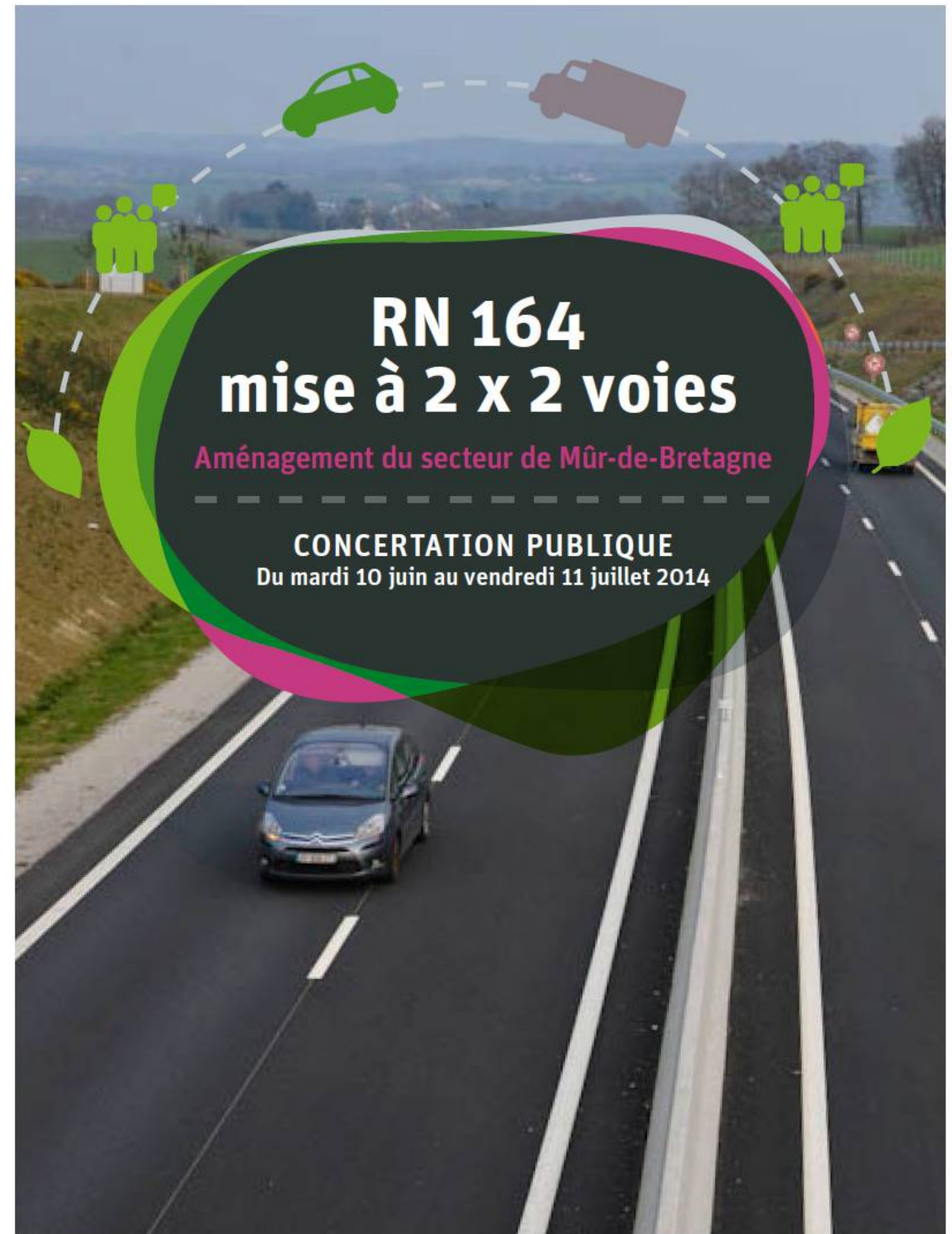
### Financement du projet

→ 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



SENTELEC - 1995 - Crédits : DREAL Bretagne

[RN164]



# RN 164 mise à 2 x 2 voies

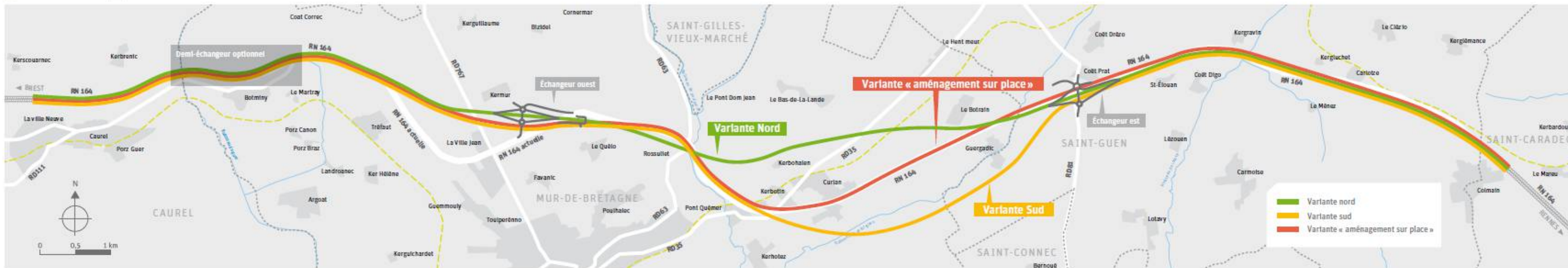
Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

**CONCERTATION PUBLIQUE**  
Du mardi 10 juin au vendredi 11 juillet 2014

[RN164]



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BRETAGNE



Achever la mise en 2x2 voies de la RN164, sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin, dans le Finistère, tel est aujourd'hui l'objectif de l'Etat et de la Région Bretagne. Un objectif réaffirmé par le Pacte d'avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013.

Pour cela, 64 km – sur un total de 162 – doivent encore être aménagés dans les années qui viennent. Tandis que des travaux sont déjà en cours sur certains tronçons, des études ont été engagées sur tous les autres. C'est le cas de la section de route qui se situe au niveau de Mûr-de-Bretagne : le projet qui est soumis à la concertation préalable prévoit ainsi le passage en 2x2 voies des 11 km qui relient Caurel, à l'ouest, à Colmain, à l'est.

Le temps de concertation qui s'ouvre a vocation à présenter les ambitions de cet aménagement, indispensable au territoire, ainsi que les trois variantes proposées par l'Etat, maître d'ouvrage du projet. Les échanges et les débats qui vont avoir lieu entre le 10 juin et le 11 juillet 2014 doivent permettre d'identifier le tracé le mieux adapté aux enjeux économiques, humains et environnementaux du territoire.

## Les objectifs du projet

### → Un projet vecteur de développement et de sécurité

La mise à 2x2 voies intégrale de la RN 164, sur tout son linéaire, est destinée à renforcer l'accessibilité du centre du territoire breton. De manière à faciliter non seulement les déplacements des particuliers, vers les grands pôles urbains et toutes leurs commodités, mais aussi l'activité des professionnels : les principales activités économiques, comme l'industrie agro-alimentaire, dépendent de la performance du réseau routier. L'absence de réelle alternative à l'utilisation de la voiture dans le secteur explique notamment que les prévisions de trafic routier sont en augmentation significative pour les 20 prochaines années, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds. Dans ce contexte, la RN164 est amenée à devenir un axe de plus en plus important pour la région Bretagne : sa modernisation contribuera par conséquent au dynamisme de la région. Et ce, dans des conditions de circulation plus sûres : en effet, les tronçons aménagés en 2x2 voies sont moins accidentogènes que les sections qui ne le sont pas. La suppression des carrefours et de meilleures conditions de dépassement assurent une plus grande sécurité aux usagers.

### → Un chiffre

35%

C'est la progression du trafic des poids lourds sur la RN164 entre 2003 et 2012, la plus forte augmentation des grands axes routiers bretons.

Nombreuses et diversifiées, les activités touristiques du secteur (lac de Guerlédan, vallée et gorges du Poulancré, forêt de Quénécan) bénéficieront des atouts d'un aménagement routier plus performant.

### → Un projet respectueux de l'environnement

De la Vallée du Poulancré au lac de Guerlédan, le secteur du projet présente une grande qualité de paysages, marqué par une forte présence de l'eau et une diversité remarquable de la faune et de la flore. En découle l'obligation d'être particulièrement attentif au respect de l'environnement. Les différents tracés à l'étude prennent par conséquent en compte les exigences réglementaires qui imposent à tout projet d'infrastructure d'éviter, de réduire et/ou de compenser ses impacts sur l'environnement.

La présence d'une zone Natura 2000, dans la vallée du Poulancré, au nord de Mûr-de-Bretagne, suppose le respect de mesures de protections particulières : il en va de la préservation des zones humides de cet espace, de ses espèces animales et de leurs habitats.

## Les caractéristiques du projet

### → Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude pour desservir le lac de Guerlédan. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2,3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

## Variante « aménagement sur place »

→ La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancré. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.

## Variante Nord

→ La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancré, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164 actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

## Variante Sud

→ La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancré. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet. Cet itinéraire entraîne en revanche d'importants impacts sur le paysage et sur les espaces agricoles.

# Mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

## Réunion publique du 16 juin 2014

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

# 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 ?**

# 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).

L'élargir 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 2014 par le Premier Ministre

# État d'avancement

162 km entre Châteaulin et Montauban de Bretagne

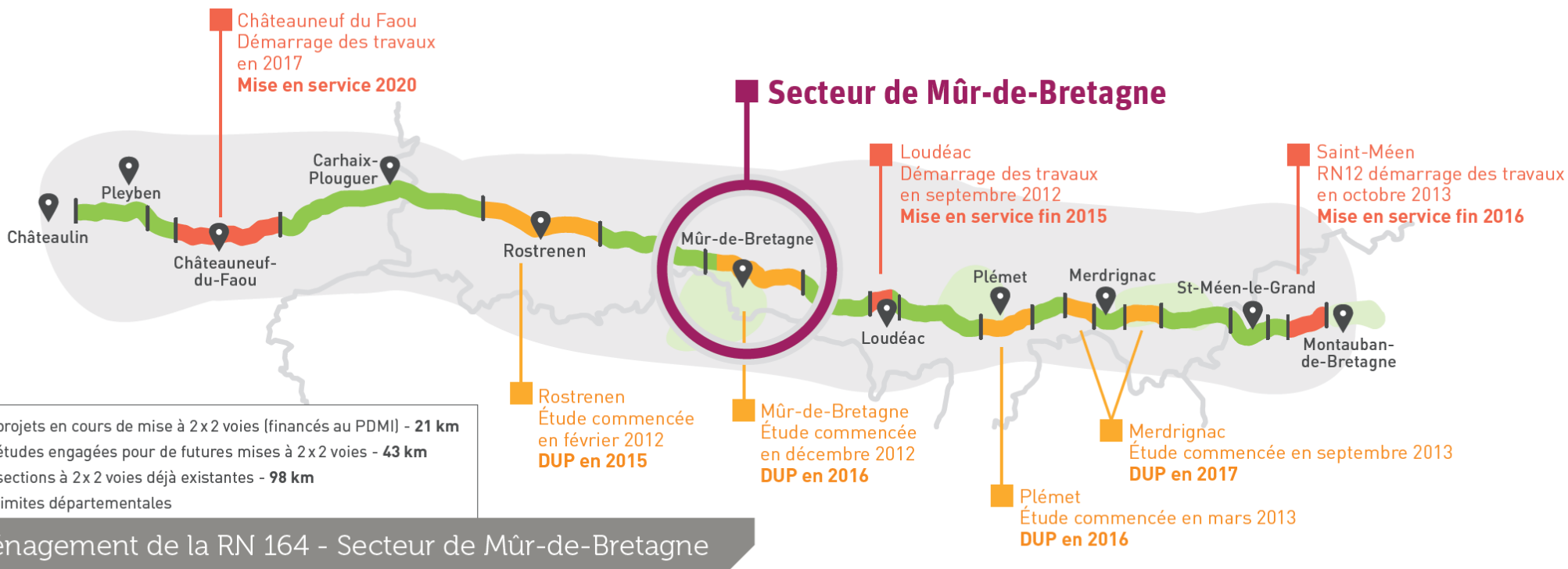
98 km de mise à 2x2 voies déjà réalisées

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

- 20 km avec des financements inscrits
- 44 km, dont le secteur de Mûr-de-Bretagne, où les projets restent à définir



# État d'avancement



# 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.

3 M€ de crédits d'études pour porter à la déclaration d'utilité publique les projets sur les 44 km qui restent à élargir.

Un principe de financement à parts égales (50% Etat, 50% Région).

Ce sont 300 à 400 M€ qui restent à mobiliser pour finaliser cet objectif

Un projet majeur du futur Contrat de Plan Etat-Région



# L'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

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

Un premier tracé identifié en 1995 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Une partie de la section concernée avait ainsi fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1997 ; bien que les terrains nécessaires aient ensuite été acquis, le projet n'a pas vu le jour et se retrouve de fait réglementairement caduc.

Etat et Région ont souhaité reprendre les études : un budget de 850.000 € est mobilisé.

Un comité de suivi, présidé par le Préfet de Région, 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.

# 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 10 juin au 11 juillet 2014.
- 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.



# Comment s'informer et participer?

- Réunion publique
- Permanence au foyer culturel de Mûr-de-Bretagne le 24/06 de 10h à 17h
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Plaque d'information
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- Adresse mél pour donner son avis ou poser une question

# 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 le réaliser, et à acquérir les terrains nécessaires

## Les étapes d'un projet routier (2)

- Après la DUP :
  - Accomplissement de différentes procédures : archéologie, loi sur l'eau, dérogation pour la destruction d'espèces protégées, remembrement agricole éventuel...
  - Acquisitions foncières
  - Études de détail
  - Lancement des travaux

# 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
- Mesures de bruit
- Enquête et étude de trafic
- Diagnostic technique (géométrie de la route) et étude de tracés
- Diagnostic sécurité routière
- Diagnostic hydraulique et hydrologique

# LES ENJEUX DU PROJET



## Un enjeu de mobilité et de sécurité

- Un trafic croissant sur la RN164 (+18% en 10 ans sur le secteur).
- Une forte fréquentation par les Poids Lourds : 20 % du trafic, mais +35% en 10 ans.
- Une progression qui va se poursuivre : de 3500/4000 véhicules/jour aujourd'hui selon les sections du projet, à 6000/7000 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, et un tiers des accidents corporels sont par exemple recensés dans le seul secteur de Mûr-de-Bretagne.
- 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 et l'emploi sont moins dynamiques que le reste de la région
  - L'agriculture, l'agro-alimentaire et le secteur des transports, piliers de l'économie locale, mais fragilisés
  - 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

# La question environnementale au coeur du projet

- L'enjeu majeur de la zone Natura 2000 et du site classé de la vallée du Poulancre, qui concentre paysage pittoresque, espèces animales et végétales protégées : un élément important du patrimoine naturel à l'échelle de la région
- D'une manière générale, un secteur riche en boisements, haies bocagères, zones humides, cours d'eau...

# Échanges avec la salle

# LES VARIANTES ETUDIEES

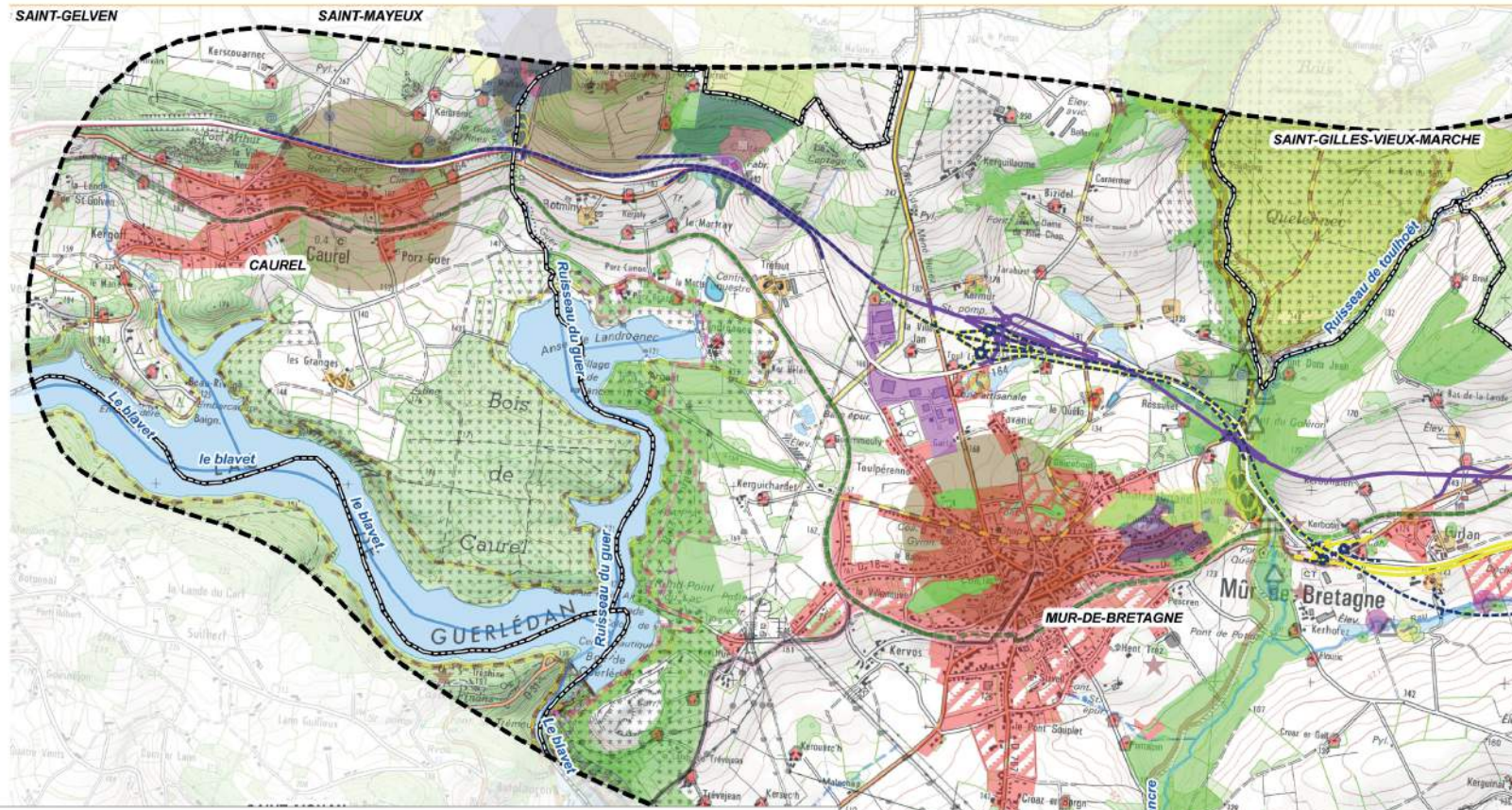
# La démarche de recherche de tracés

- 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 enjeux principaux : habitations, bâtiments d'exploitations, zones humides...
  - **Réduire** les impacts : murs anti-bruit, aménagements paysagers, passages pour la faune...
  - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en recréant des zones humides par exemple

# Une exigence

- 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

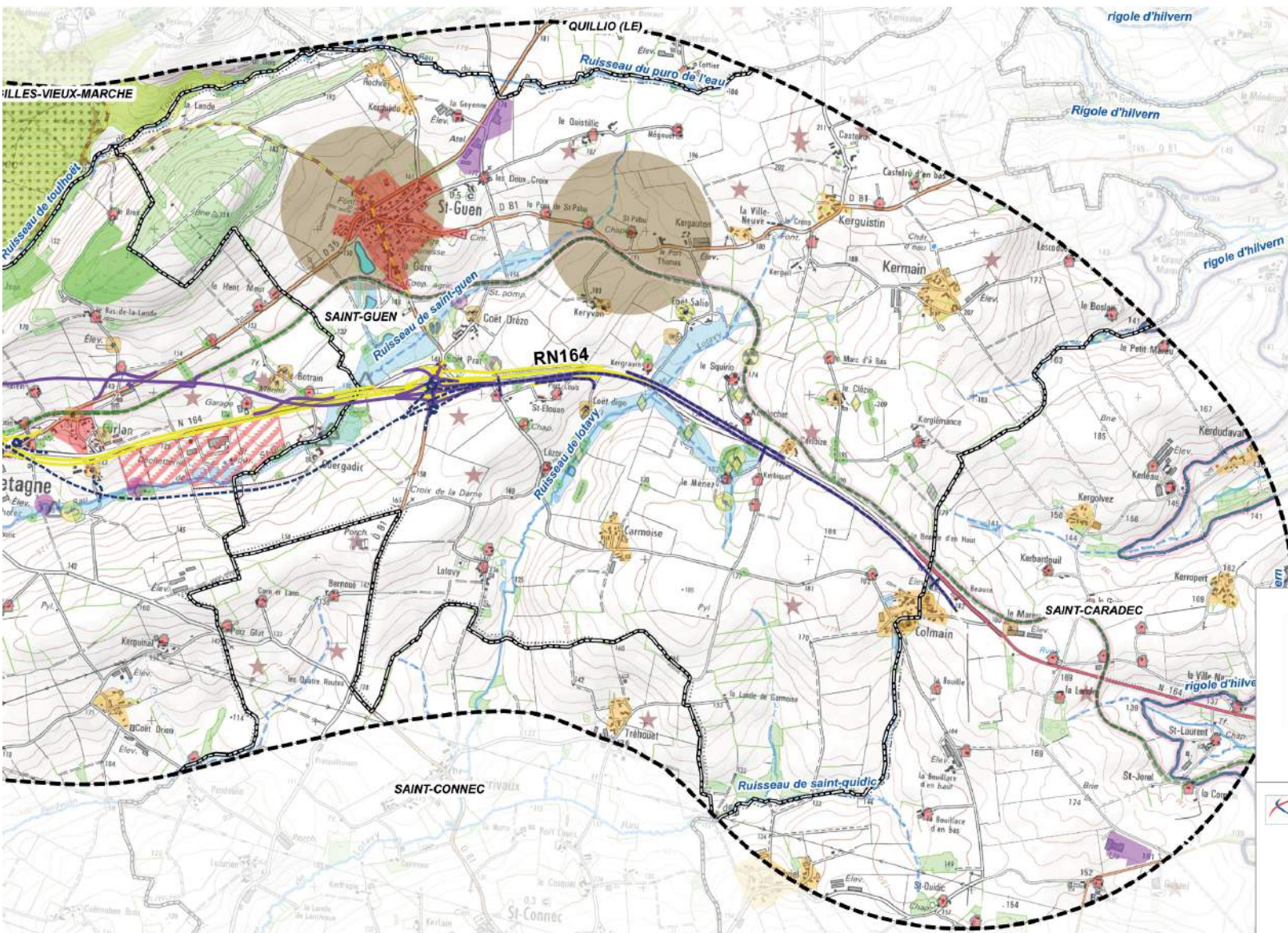
# Synthèse des enjeux




**Légende**

<ul style="list-style-type: none"> <li>RN 164</li> <li>Aire d'étude élargie</li> <li>Limites communales</li> </ul> <p><b>Milieu humain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploitation agricole</li> <li>Bâti diffus</li> <li>Hameaux</li> <li>Zones urbaines et bourg</li> <li>Zones d'activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zones urbanisables</li> <li>Sites inscrits</li> <li>Sites archéologiques</li> <li>Monument Historique R = 500 m</li> <li>Rupture de barrage</li> <li>Archéologie issu du PCS</li> <li>Voie verte</li> <li>Sentier issu du POS</li> <li>Chemin de Grande Randonnée</li> <li>Ligne électrique</li> <li>Tracé préférentiel RTE</li> <li>Fibre optique</li> </ul>	<p><b>Milieu physique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cours d'eau intermittent</li> <li>Cours d'eau permanent</li> <li>Zones humides</li> <li>Captages et forages</li> <li>Périmètre immédiat</li> <li>Périmètre rapproché</li> <li>Zone complémentaire</li> </ul> <p><b>Milieu naturel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone naturelle</li> <li>ZSC</li> <li>Znieff I</li> </ul>	<p><b>Éléments ponctuels remarquables</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbres creux</li> <li>Grand capricorne potentiel</li> <li>Arbre à cavité</li> <li>Arbre mort</li> <li>Élément patrimonial</li> <li>Colonie de reproduction de petit rhinolophe</li> <li>Contact du petit rhinolophe</li> <li>Gîte d'hivernage de chauves-souris</li> <li>Gîte secondaire de grandes chauves-souris</li> <li>Gîte secondaire de petit rhinolophe</li> <li>Indices de présence de la loutre</li> </ul>	<p><b>Indices de présence de muscardin</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Indices de présence de campagnol amphibie</li> <li>Observation de l'escargot de Quimper</li> <li>Observation de la bécassine des marais</li> <li>Observation du hérisson d'Europe</li> <li>Point de traversée du grand rhinolophe</li> <li>Point de traversée probable du petit rhinolophe</li> <li>Reproduction d'amphibiens</li> </ul> <p><b>Type d'habitat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Habitats boisés d'intérêt communautaire</li> <li>Tourbière boisée dégradée de pente</li> <li>Herbiers à renoncules du Batrachion</li> </ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

RN 164 - Mur-de-Bretagne  
2014-04-28\_ENV\_FO\_mrc



- Variante "Aménagement sur place"
- Variante Nord
- Variante Sud

 Echelle : 1/10 000

N  
↑

0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles\_BDOrtho2008  
Sources : DREAL  
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014



# Les caractéristiques du projet

- Une route à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN164)
- Vitesse limitée à 110 km/h
- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles)
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits, de rabattement vers les échangeurs, de desserte des riverains de la RN164

## A 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 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

# Les variantes proposées

- **La variante « Aménagement Sur Place » (ASP)**, assez proche du tracé historiquement envisagé, qui recherche la réutilisation maximale de la chaussée existante, par élargissement lorsque cela est possible
- **La variante Nord**, qui passe en tracé neuf dans la section centrale du projet
- **La variante Sud**, qui est similaire à la variante ASP en partie ouest jusqu'à la route de Saint-Guen (lieu dit Pont Quemer), puis passe ensuite en tracé neuf au sud de la vallée de Guergadic

# Les 3 variantes



# Points communs à toutes les variantes

- Aménagement sur place, sur 2 km, de la déviation de Caurel
- Tracé en partie est, entre le giratoire de Colmain et la RD81
- Deux échangeurs :
  - L'un avec la RD767, pour desservir Mûr-de-Bretagne
  - L'autre avec la RD81, pour desservir Saint-Gilles, Saint-Connec et la zone d'activités
- Un troisième en demi-échangeur, optionnel, pour desservir Caurel

# PHOTOMONTAGE 4A

Entre l'entreprise Sénan et la Ville Jan

ÉTAT ACTUEL



# PHOTOMONTAGE 4B

Entre l'entreprise Sénan et la Ville Jan

VARIANTE AMÉNAGEMENT SUR PLACE







# PHOTOMONTAGE 5B

Entre la Ville Jan et le vallon du Poulancre

ÉCHANGEUR DE LA RD 767  
VARIANTE AMÉNAGEMENT SUR PLACE





# PHOTOMONTAGE 8B

Entre Kerbotin et la zone d'activités de Guergadic

VARIANTE SUD





# PHOTOMONTAGE 9B

Au droit du Botrain et de la ZA de Guergadic

VARIANTE NORD









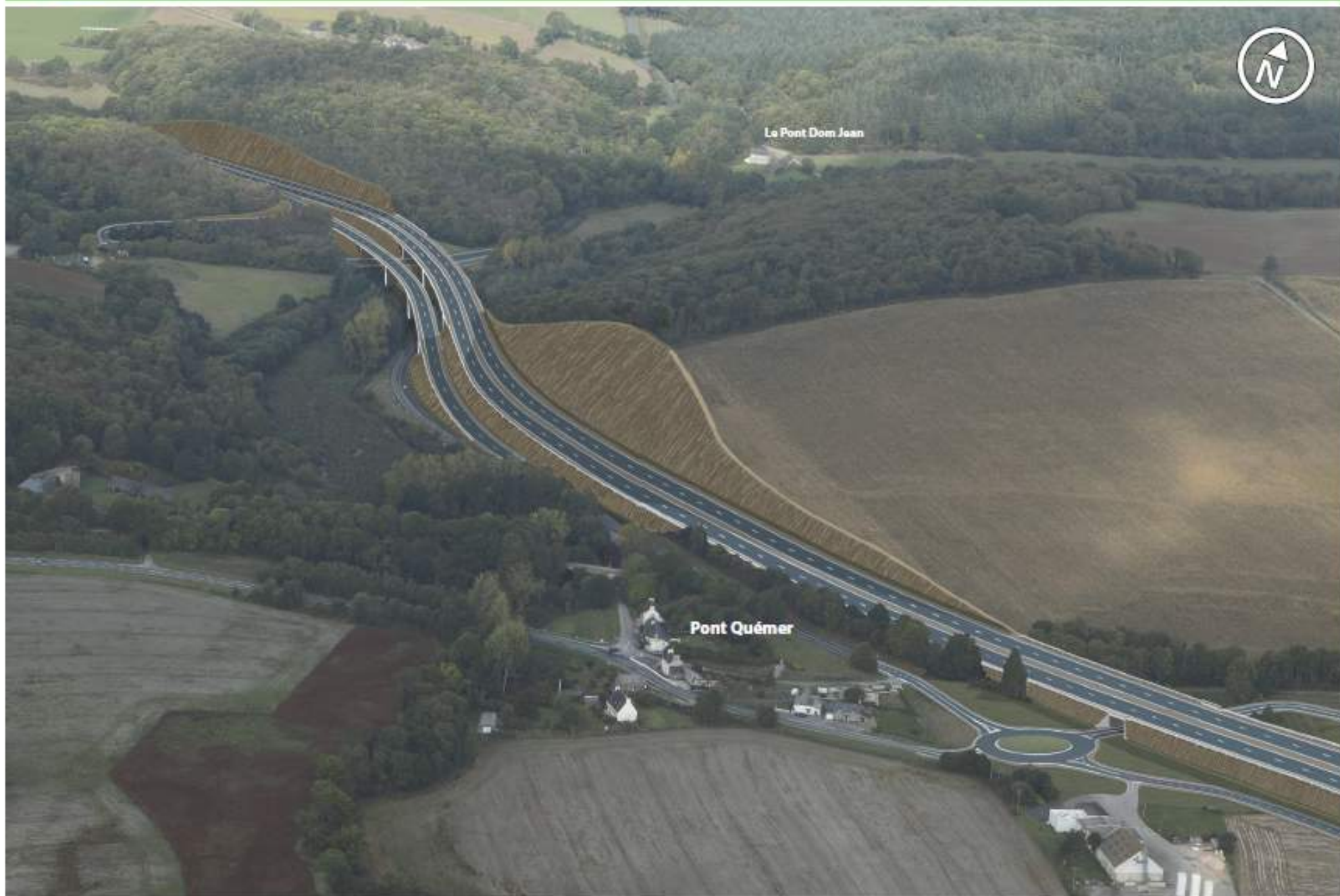




# Franchir la vallée du Poulancre

- Des enjeux réglementaires très forts (zone Natura 2000) avec la nécessité de prendre en compte : la présence d'habitats naturels et d'espèces à ne pas détruire, d'un paysage à préserver (limiter les remblais), d'un corridor pour l'eau et les animaux à préserver voire à renforcer...
- Nécessité de solutions, coûteuses, en viaduc :
  - Un seul viaduc, de 250m de long et 25m de haut, pour la variante Nord
  - Deux viaducs pour les variantes ASP et Sud : 130m de long et 6,50m de haut pour la nouvelle RN164 et 175m de long et 9m de haut pour la voirie secondaire (pour relier la route de Saint-Gilles à l'échangeur, et les véhicules interdits)









# 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

Thème	Variante ASP	Variante Nord	Variante Sud
Bâtiments à acquérir	Vers Curlan et Coet Prat	A priori aucun	Vers Curlan
Nombre d'habitations dans une bande de 100 m par rapport au projet	60	28	30
Surface agricole impactée	46,6 ha	52,2 ha	52,5 ha
Surface de zone humide impactée	2,5 ha	2,2 ha	2,2 ha
Surface de boisement impactée	10,2 ha	8,3 ha	10,2 ha
Excédents de matériaux	350 000 m <sup>3</sup>	120 000 m <sup>3</sup>	Marginal
Coût	103 M€	101 M€	101 M€

# Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Milieu physique	Très défavorable	Défavorable	Défavorable
Milieu naturel	Très défavorable	Défavorable	Très défavorable
Paysage	Favorable	Défavorable	Très défavorable
Activité agricole	Défavorable	Défavorable	Défavorable
Bâti et nuisances sonores	Très défavorable	Défavorable	Défavorable
Développement économique	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Sécurité	Très favorable	Très favorable	Très favorable
Coût	103 M€	101 M€	101 M€



# Que peut-on dire de la variante ASP?

- Elle vise à maintenir une configuration la plus proche possible de celle d'aujourd'hui et crée moins de « coupures » dans le territoire
- C'est ainsi celle qui perturbe le moins les activités agricoles et qui s'insère peut-être le mieux dans le paysage ; mais les excédents de matériaux vont devoir être stockés et vont nuancer ce bilan
- Elle a l'avantage « psychologique » de reprendre le tracé historique
- Elle est plus proche des zones habitées (Curlan) que les autres
- Pour un coût important, elle s'efforce de franchir au mieux la vallée du Poulancre, sans être optimale du point de vue des enjeux environnementaux
- Itinéraire de substitution à créer

# Que peut-on dire de la variante Nord?

- Son tracé neuf crée une coupure, qui implique des impacts certains en termes de paysage et d'activité agricole
- C'est la meilleure solution de franchissement du Poulancre, qui réduit au strict minimum les impacts environnementaux dans ce secteur
- Elle s'éloigne des hameaux les plus importants (mais passe près du jardin du Botrain)
- La RN164 actuelle constitue l'itinéraire de substitution

# Que peut-on dire de la variante Sud?

- Elle a les mêmes limites que la variante « aménagement sur place » dans le franchissement du Poulancre
- Le tracé neuf dans la vallée du ruisseau de Saint-Guen implique des impacts environnementaux, agricoles et paysagers supplémentaires
- Elle s'éloigne des hameaux les plus importants
- La RN164 actuelle constitue l'itinéraire de substitution sauf dans la partie commune avec la variante ASP où il est à créer

# Un demi-échangeur supplémentaire pour Caurel ?

- Enjeux : offrir une desserte directe au lac de Guerlédan en venant de l'est, répondre à la demande de trafic saisonnière (effet vitrine)
- Plusieurs solutions techniques examinées (3), d'une définition difficile compte tenu du tracé sinueux de la RN164 et du relief marqué du secteur, faisables mais médiocres d'un point de vue technique (sécurité)
- Des impacts supplémentaires paysagers, agricoles et naturels
- Avec cet échangeur, les usagers venant de Rennes gagnent 500m, ceux venant de Pontivy perdent 1 km
- Surcoût : 5 M€



**PHOTOMONTAGE 3B**  
Entre Kerbranic et l'entreprise Sénan

**ÉCHANGEUR DE CAUREL**  
**VARIANTE EST**





**PHOTOMONTAGE 2B**  
Entre Kerbranic et l'entreprise Sénan

**ÉCHANGEUR DE CAUREL**  
**VARIANTE CENTRE**



**PHOTOMONTAGE 1B**  
Entre Kerbranic et l'entreprise Sénan

**ÉCHANGEUR DE CAUREL**  
**VARIANTE OUEST**



# Conclusions

- Variante historique intuitive *versus* Tracé neuf mieux adapté pour l'environnement
- Des ouvrages et des terrassements importants, expliquant un coût élevé : 9 M€ au km contre 6 ou 7 M€ ailleurs
- Le franchissement du Poulancre, une des clefs du projet : les enjeux de conception technique, d'optimisation du coût et réglementaires du projet pourraient nécessiter, en fonction des résultats de la concertation, des études complémentaires d'un niveau de détail non habituel à ce stade du projet

# 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 mél
- Les collectivités, administrations, associations, chambres consulaires, directement interrogées

# La suite

- Bilan de la concertation à l'automne 2014
- 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.



- **Annexe 8** : Compte rendu de la réunion publique



## Mise à 2 x 2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr de Bretagne

\*\*\*

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

\*\*\*

Compte-rendu de la réunion publique  
du 16 juin 2014

Halle des loisirs à Mûr de Bretagne

\*\*\*

### Intervenants :

M. MEYZIE Bernard	DREAL Bretagne - Directeur adjoint
M. POIVRE Pierre-Alexandre	DREAL Bretagne - Chef de la Division maîtrise d'ouvrage Intermodale
M. BRAGUIER Alain	DREAL Bretagne - Responsable d'opération
M. DOUANE Lucile	Ingerop

### M MEYZIE :

- ouvre la réunion devant une assistance d'environ 100 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'Etat et la Région, dans les programmes d'investissement
- souligne qu'il s'agit d'un des objectifs majeurs du Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé fin 2013 par le Premier Ministre

**M. POIVRE**, Chef de la Division maîtrise d'ouvrage Intermodale à la DREAL Bretagne, rappelle les objectifs et les modalités de la concertation, dont la réunion publique marque le démarrage. Après avoir présenté succinctement le principe des études, l'avancement du projet et les enjeux inhérents, un premier échange est proposé à la salle.

**Mme FRABOULET**, intervient suite à la pose d'un sonomètre à son domicile, et questionne sur l'intérêt et les suites qui seront données.

**M. POIVRE** indique que les mesures réalisées chez 15 riverains de la RN164 ont pour but de déterminer l'ambiance sonore initiale du secteur, et de construire un modèle mathématique acoustique qui permettra de simuler les niveaux sonores à terme avec le projet, et de prévoir le cas échéant les protections nécessaires.

**Mme FRABOULET** demande si l'emprunt de la RN164 sera sujet à des taxes pour les usagers.

**M. POIVRE** répond que l'ensemble du réseau routier breton est et restera gratuit ; cet axe était par ailleurs exonéré de l'écotaxe Poids-Lourds, et que les modalités de mise en œuvre de cette dernière sont toujours en discussion.

**M LAVENANT Michel**, exploitant agricole, indique que l'aménagement de la RN164 est évoqué depuis plus de 40 ans, mais qu'il n'y a pas de volonté politique d'aboutir.

Par ailleurs, il considère que les études privilégient la sauvegarde des zones humides au détriment de celle des terres agricoles.

**M MEYZIE** répond que les études et travaux en cours sur les différentes sections de la RN164 témoignent

d'un avancement notoire, conforté par le pacte d'avenir pour la Bretagne.

**M. POIVRE** complète la réponse en indiquant que les études prennent en compte toutes les thématiques en termes d'enjeux à préserver : zones d'habitat à éviter, milieu agricole, milieu naturel... A ce stade, aucun poids n'est mis à un enjeu plus qu'un autre ; c'est l'un des objectifs de la concertation que de faire ressortir le cas échéant les enjeux les plus importants pour le territoire.

**M. SENAN, retraité**, regrette qu'il n'y ait pas plus de « *points d'hygiène* » sur la RN164.

**M. POIVRE** répond que les études en cours sur toute la RN164 s'accompagnent de l'objectif de créer deux nouvelles aires de repos, mais a priori de part et d'autre de la section de Mûr-de-Bretagne, vers Rostrenen à l'Ouest et vers Merdrignac ou Plémet à l'Est.

**M LE CORRE Hervé**, domicilié à Saint-Caradec, considère que le parcellaire est très impacté et déplore que l'Etat n'ait pas constitué de réserve foncière.

**M. POIVRE** indique que l'Etat préfère en général que la variante ait été choisie, afin de mieux appréhender la localisation du tracé et les parcelles impactées pour commencer à constituer une réserve foncière pertinente. C'est le Conseil Général et les communes qui décideront ensuite s'il est pertinent de faire un remembrement ; c'est une solution, mais pas la seule.

Des échanges de terres, des indemnisations, la construction de boviducs etc. peuvent être envisagés pour compenser les impacts sur le parcellaire.

**Mme LE CLEZIO, vice-présidente du Conseil Général des Côtes d'Armor**, souhaite préciser que si le CG22 a bien la compétence de l'aménagement foncier, il peut agir que si les communes en décident et le sollicitent.

**M. LAVENANT fils**, demande si le choix final se portera sur l'une des 3 variantes, ou bien si un mix est encore possible.

**M. POIVRE** répond qu'on ne peut aujourd'hui préjuger de rien et que tout est encore envisageable.

**M. POIVRE** présente ensuite les différentes variantes envisagées. Il attire l'attention sur le fait que les tracés que la DREAL a cherché à élaborer de manière la plus précise possible, seront affinés au cours de la démarche d'études et pourront encore évoluer. Il fait part des premières appréciations que le maître d'ouvrage peut faire sur les avantages ou inconvénients relatifs de ces différentes solutions.

**Mme LE BIHAN**, propriétaire du garage Philippo, demande si les photos-montages présentées en séance sont visibles sur Internet.

**M. POIVRE** répond qu'elles sont contenues dans les dossiers de concertation disponibles en mairie. Toutefois, elles seront mises en place sur Internet et visibles dès le lendemain de la réunion.

**Mme PHILIPPO**, constate que dans la variante ASP, la desserte de son garage se termine en cul de sac, ce qui est dommageable pour son activité.

**M. POIVRE** répond qu'effectivement l'itinéraire de substitution passe de l'autre côté de la RN164 ; l'avantage d'un tracé neuf réside en particulier dans le fait que l'ancienne RN conserve les dessertes actuelles des riverains, l'inconvénient d'un ASP porte sur la fermeture de nombreuses dessertes directes et la nécessité de reconstituer des accès, pas toujours aussi efficaces que dans la situation initiale.

**M. MARTIGNE, Maire de Caurel**, est surpris du caractère optionnel du ½ échangeur de Caurel, alors qu'il dessert un site très touristique. Il précise par ailleurs que ce ½ échangeur a été acté officiellement dans un projet des années 2000.

**M. POIVRE** répond que la réalisation a été étudiée et est possible, et sera jugée sur la comparaison avantages/inconvénients ; la réalisation de ce demi-échangeur est bien un sujet mis en débat par le maître d'ouvrage à l'occasion de la concertation.

**M. BERTHO Laurent, maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché**, signale que les variantes ASP et Sud posent le problème des Poids Lourds qui traversent sa commune, pour éviter la côte de la RD767, et craint que la rampe importante en sortie des viaducs, côté Mûr, conjuguée à une courbe leur rende l'accès à la RN164 actuelle difficile.

**M. POIVRE** répond que les aménagements tiennent compte de la topographie des lieux, et respectent les normes de conception routière.

**M. POCHON Denis**, riverain du secteur du Poulancre, s'inquiète de l'impact des viaducs de franchissement.

**M. POIVRE** répond que l'impact est fonction de la variante retenue, et probablement plus marqué pour les

variantes ASP et Sud ; la poursuite des études demandera un travail d'aménagement paysager pour s'attacher à minimiser cet impact pour une meilleure intégration.

**M. LAVENANT fils** s'interroge sur le fait que l'échangeur de Corlay (RD767) a été déplacé par rapport à sa situation historique.

**M. POIVRE** répond qu'il est consécutif à la prise en compte de contraintes de normes de conception routière.

**Un membre de l'assistance** demande si le calcul des surfaces impactées par rapport à une solution « zéro » a été fait.

**M. POIVRE** répond qu'il est évalué entre 70 et 90 ha.

**Un membre de l'assistance** demande si la dépréciation immobilière des biens a été estimée par l'État, et ce qu'il peut faire.

**M. POIVRE** répond que des discussions bilatérales auront lieu, après DUP pour acheter les terrains.

Les procédures d'acquisitions sont très codifiées, et des indemnités peuvent être allouées pour dépréciation des biens aux propriétaires dont un morceau de terrain est acquis.

**Un membre de l'assistance** indique que la RN164 n'est pas accidentogène.

**M. POIVRE** répond que le secteur de Mûr-de-Bretagne concentre plusieurs accidents (1/3 des accidents sur la RN164), causés notamment par des carrefours dangereux ; la mise à 2 x 2 voies n'est pas dans l'absolu la seule solution pour y remédier (cf giratoire de Plémet), mais elle apportera un gain de sécurité indéniable.

**Un membre de l'assistance** demande quand et par qui sera opéré le choix de la variante.

**M. POIVRE** répond que la concertation ne fait que commencer, et qu'elle se poursuivra jusqu'au bilan, à l'automne après avis des riverains, des institutionnels, ...

**Mme LE SERGENT** de Curlan, constate que les bassins de retenue des eaux pluviales ne figurent pas sur les documents graphiques, et que les acquisitions de terrains inhérentes conduiront à un morcellement des parcelles agricoles qui les rendront par la suite inexploitable.

**M. POIVRE** répond que les études hydrauliques conduiront à un dimensionnement des ouvrages permettant de pallier toutes inondations.

Lorsque la variante sera retenue, un diagnostic précis sera réalisé individuellement avec chaque exploitant.

**M. LE CORRE**, Saint-Caradec, estime qu'on ne parle que d'environnement, pas de la profession agricole. L'État a probablement d'ailleurs déjà retenu la variante. En outre, les réserves foncières devraient déjà être faites.

**M MEYZIE** répond que les réserves seront constituées quand on connaîtra la variante retenue.

**Mme ROLLAND** indique qu'on n'a pas vu sur la présentation tous les hameaux (le Bas de la lande...).

**M. POIVRE** répond que les photomontages n'ont été réalisés que sur les secteurs les plus significatifs ; il invite à se reporter aux plans à grande échelle disponibles avec le dossier de concertation.

**Un membre de l'assistance** indique que les variantes étant relativement proches, il serait souhaitable de commencer à constituer les réserves foncières.

**Un membre de l'assistance**, propriétaire d'une habitation et de terres à Guerguadic, n'arrive pas à vendre ses biens, du fait des incertitudes sur le projet et souligne les conséquences importantes sur le plan humain.

**M. POIVRE** concède que l'on se trouve actuellement dans la phase la plus inconfortable du projet : on sait qu'on va le réaliser mais pas encore où. L'incertitude qui pèse peut créer des situations délicates ; mais il y a bien un moment où on doit porter les projets sur la place publique pour concerter. Les choses seront plus claires quand on aura passé le cap de la DUP dans 2/3 ans.

**Un membre de l'assistance** demande si le projet va enfin aboutir.

**M. POIVRE** confirme que le projet est porté de manière soutenue par les acteurs, et conforté dans le pacte d'avenir.

**Un membre de l'assistance** souhaiterait faire un sondage dans la salle pour avoir le sentiment de l'assistance sur le choix des variantes.

**M. POIVRE** juge préférable que les avis de chacun s'expriment dans les formes proposées, après avoir bien

pris connaissance de tous les éléments du projet, dans le dossier de concertation, en permanence...

**Mme JEGO**, de Kerbotin, demande des précisions sur le passage des hameaux de Kerbotin et de Curlan.

**M. POIVRE** confirme que les variantes ne sont pas toutes égales dans le franchissement de ce secteur. Dans tous les cas, l'impact du projet sera atténué par la mise en place de protections phoniques, d'aménagements paysagers,...

**Mme JEGO** rajoute qu'aujourd'hui il n'y a plus aujourd'hui de villages traversés ailleurs par la RN164.

**M. POIVRE** confirme ces propos.

**Un membre de l'assistance** demande si l'application de la loi Barnier ne va pas impacter le développement de la zone de Guerguadic, quand la RN sera proche de la zone.

**M. POIVRE** répond que des dérogations sont toujours possibles.

**Un membre de l'assistance** considère que l'État n'a pas toujours fait son travail, car certains propriétaires n'ont pas été prévenus de leur expropriation.

**Un membre de l'assistance** demande à partir de quel moment il ne sera plus possible de déposer de permis de construire pour les bâtiments.

**M. POIVRE** répond qu'on n'impose aucune contrainte ni restriction au titre de l'urbanisme.

**Un membre de l'assistance** questionne sur l'impact des travaux sur les terrains proches de la future RN164 au moment de sa réalisation.

**M. POIVRE** répond que la phase chantier nécessitera effectivement des occupations temporaires de parcelles, des chemins d'accès. Toutefois, ces désagréments seront compensés par des indemnités pour perte de jouissance et la remise en état des terrains, après la fin des travaux.

**Un membre de l'assistance** s'inquiète sur la perte de la valeur immobilière des biens impactés par le nouveau tracé.

**Un membre de l'assistance** demande le délai qui est donné au propriétaire pour quitter les lieux en cas d'expropriation.

**M. POIVRE** répond que cela se négocie au cas par cas.

**Un membre de l'assistance** demande si le giratoire implanté en extrémité de la déviation de Saint-Caradec va perdurer.

**M. POIVRE** répond que ce giratoire sera supprimé à l'issue des travaux du secteur de Mûr-de-Bretagne.

**M. POIVRE** finit sa présentation en présentant les prochaines étapes de la concertation et les différentes procédures à venir.

**Un membre de l'assistance** demande des précisions sur la permanence publique du 24 juin 2014.

**M. POIVRE** répond que la Maîtrise d'ouvrage sera présente (chef de projet et chargé d'études), ainsi que le bureau d'Études Ingérop.

Les questions étant épuisées, **M. MEYZIE** remercie les participants pour leur présence à cette réunion.



- **Annexe 9** : CR permanence

**RN164 – aménagement à 2x2 voies du secteur de Mur-De-Bretagne**  
**Concertation du 10 juin au 11 juillet 2014**

**permanence de la DREAL du 24 juin 2014 à Mur-de-Bretagne**

se sont présentés :

**M. et Mme LE POMMELLEC** lieu dit Keravel en Mûr-de-Bretagne

Voulaient savoir si la route passe au même endroit qu'en 1997.

*Il leur a été précisé que contrairement à 1997 la voie nouvelle passe non pas au-dessus de la RD767 mais au-dessous ce qui conduit à passer en plus fort déblais derrière leur habitation ce qui contribuera à réduire un peu plus le niveau de bruit. Il a été recherché un tracé passant légèrement plus au nord que celui de 1997 afin de s'éloigner de leur habitation.*

Ils craignent que les tirs de mine engendrent des lézardes dans leur habitation.

Ils estiment que les huissiers ne sont pas compétents pour faire un état des lieux préalable puis le même état après travaux

Souhaiteraient que le tracé s'éloigne le plus possible de la maison pour minimiser le reliquat de sa propriété restant au nord du tracé.

*Il leur a été répondu que ce sera difficile même si cela fera partie des pistes de mise au point définitive du projet. En effet comme le terrain monte fortement il ne sera pas possible de déplacer fortement l'axe de la route au risque d'augmenter de façon importante la profondeur et la largeur de la tranchée et le volume de déblais.*

Demandent un désenclavement pour la partie restante sa propriété au nord du tracé,

*Il leur a été répondu que pour cette partie nord, comme en 1997, un désenclavement sera envisagé le long de l'emprise en direction de la RD767.*

**M. SENAN** lieu dit Botminy en Mûr-de-Bretagne

Se plaint de l'absence d'entretien des emprises acquises comme des abords de la RN164. Affirme que l'Etat ne remplit pas ses engagements car la clôture qui borde son terrain est dans un état de dégradation important et incomplète (il présente des photos) et justifie son affirmation par un courrier de la DDE22 de 4 décembre 1992.

*Il lui a été rappelé qu'il oublie de mentionner qu'à sa demande du 11 décembre 1992 il a modifié le type de clôture et le linéaire à fournir. La DDE 22 a respecté son engagement en fournissant et posant le nouveau linéaire et le nouveau type de clôture choisi. Même si elle a été posée par l'État en limite de propriété, cette clôture, faisant partie des dispositions particulières de la promesse de vente, appartient à M. SENAN car il était précisé que l'entretien ultérieur de cette clôture restait à sa charge. Il lui a été rappelé que ces éléments lui ont déjà été précisés en 1993, et 1999*

Il veut que l'aire de repos qui selon lui aurait été envisagée en 1975 coté lac sur le délaissé de la vieille RN164 soit réalisée et il montre le schéma qu'il a élaboré.

Il souhaite que l'échangeur de Caurel soit positionné juste à l'est de son usine pour lui offrir une desserte directe et montre le schéma qu'il a élaboré.

Il explique qu'il a eu des problèmes d'urbanisme depuis toujours et que ses dossiers ont été bloqués à cause de la RN.

Il affirme que la 2x2 qui sera réalisée n'est qu'un chemin de campagne et ne dessert pas le territoire car il n'y a pas assez d'échangeurs.

**Une Dame**

intéressée par l'achat d'une propriété située au Botrain en bordure de RN voulait savoir dans quelle mesure cette propriété était impactée par les variantes.

*Il lui a été répondu que :*

*-La variante ASP empiète sur la propriété pour la réalisation de l'itinéraire de substitution au nord de la RN actuelle*

*-La variante nord se rapproche de la clôture au niveau du carrefour actuel pour la réalisation de l'itinéraire de substitution mais n'empiète pas*

**Mme RAULT Nathalie**

Estime que la Variante Nord lui va très bien car elle l'impacte peu. Elle estime aussi que l'aménagement foncier est la solution pour minimiser les impacts et l'importance des désenclavements agricoles : moins des désenclavements à réaliser voire des démolitions de chemins devenus inutiles = moins de prélèvement de terres agricoles.

**M. LE DROG OFF Laurent** secteur du Botrain en Mûr-de-Bretagne

S'inquiète de la réduction de surface de pâturage avec la Variante Nord. (moins 15 ha/75 ha).

Evoque la difficulté p pour les accès aux parcelles situées au sud du tracé.

Pose le problème des acquisitions qui seront nécessaires pour la réalisation des bassins de retenue.

S'inquiète des nuisances sonores.

N'est pas propriétaire de tous les terrains qu'il exploite : quid de la perte de marge brute par le locataire ?

**Mme. BERTHO Isabelle** Le Bodon en Saint-Guen

S'inquiète du passage proche du Botrain car se rapproche de chez elle.

**M. LAVENAN Olivier** exploitant à Kermur en Mûr-de-Bretagne

Quelles-que soient les variantes, son souci est l'accessibilité vers le sud pour faire traverser la RN à ses vaches laitières puis les autres voies car son exploitation est située de part et d'autre de la RN actuelle. Son deuxième souci est la réduction de surface car le projet lui prend environ 20 % de son exploitation. De plus l'échangeur envisagé en 1995 étant plus à l'est était moins consommateur.

*Il lui a été expliqué que comme la nouvelle route passe sous la RD767 et au-dessus comme en 1997, cela a comme premier avantage de réduire la largeur des remblais à l'est de la RD767 la voie étant plus proche du terrain et cela rend plus facilement possible de rapprocher l'échangeur de la RD767.*

*il est envisagé un passage pour les animaux en rive est du pont de la RD767, et le passage inférieur pour restituer la continuité du GR341 sera aussi un passage agricole.*

*En ce qui concerne la réduction de surface un aménagement foncier pourrait être une solution.*

**M LAVENAN Michel** propriétaire à Kermur en Mûr-de-Bretagne

Ce qui l'inquiète est l'emprise de l'échangeur de Toulhouz. A priori, il lui semble que ce serait la Variante Nord la moins pénalisante tant en termes de surface prélevée qu'en termes de reliquats qui restent plus faciles à exploiter car plus grands.

De plus il trouve que la Variante Nord a un gros avantage par rapport aux deux autres variantes c'est que pour la liaison avec Saint-Gilles-Vieux-Marché par la RD63 elle ne change pas les conditions de circulation par rapport à aujourd'hui.

**M;BERTHO Francis** de Curlan en Mûr-de-Bretagne

Sur le plan agricole le projet nord coupe ses parcelles en biais ce qui ne lui convient pas car cela engendre une perte de valeur pour les parties restantes et les rendent inexploitable ; Il préfère la variante ASP qui limite le morcellement.

**M. LE CORRE de Saint-Caradec** exploitant sur Saint-Guen

Il demande qu'une réserve foncière soit faite par la SBAFER pour faciliter les acquisitions. Il cite l'exemple de la Déviation de Saint Caradec qui a permis des acquisitions en douceur et facilité le démarrage des travaux.

**M. BERTHO Marcel** cité Roche en Mûr-de-Bretagne

Propriétaire d'une parcelle entre Kerbohallen et le Bas de la Lande, celle-ci est coupée en deux par la variante Nord, il imagine devoir la vendre en totalité.

**Mme Le BIHAN** propriétaire du garage automobile du Botrain

L'ASP ne l'intéresse pas car c'est la plus mauvaise solution pour une desserte du garage et une poursuite de l'activité. Les variantes sud et nord sont les seules qui ne pénalisent pas trop l'activité avec une préférence pour la V nord malgré la proximité du tracé de la maison d'habitation car il existe une vue depuis la nouvelle route.

**M et Mme PHILLIPO**, exploitants du garage du Botrain.

La variante ASP n'est pas viable pour eux car l'entreprise est dans un cul de sac et pour les deux autres variantes il reste un éventuel avenir.

mais il s'agit d'un commerce station + garage et il y a risque de perte de clientèle. En effet, l'itinéraire de substitution générera beaucoup moins de trafic, or aujourd'hui la station service marche en partie avec la clientèle de passage. Qu'en sera il demain ?

Dans le projet proposé pour l'ASP, les clients doivent passer par Coet-Prat systématiquement pour accéder à son garage (allongement qui risque de dissuader les futurs clients).

Elle précise qu'elle perdra également l'effet vitrine notamment pour la vente de véhicules. Demanderont un accès direct à la RN164.

*Il lui a été répondu que dans le cadre de route express aucun accès direct ne peut être autorisé.*

*Comprenant tout l'enjeu économique lié à son garage, cette question sera toutefois soulevée et fera partie intégrante de l'analyse comparative.*

**M. LE HIR** exploitant à Curlan en Mûr-de-Bretagne

La variante ASP lui pose un gros problème pour la circulation tant pour ses vaches que ces engins car son exploitation est de part et d'autre de la RN ; il précise qu'il fait traverser la RN à ses vaches plusieurs fois dans l'année. Il trouve que ce sera un allongement de parcours trop important surtout pour ses vaches par l'ouvrage prévu à Pont Quemeur dans la variante ASP. Il pose la question de l'accessibilité à ses champs qui sont actuellement

desservis par la RN car il ne voit pas de désenclavement pour ses parcelles situées en bord nord de la RN entre Curlan et le garage Phillippo.

Pour la Variante Sud il voudrait que le tracé passe complètement en bas de vallée le plus près du ruisseau de Saint-Guen.

Pour la Variante Nord il a des parcelles coupées en deux au niveau du Botrain et il se pose la question de l'intérêt de faire un passage en S pour la voie verte sous la 2x2 voies.

M. LEHIR de Curlan (exploitant porc et lait) au bord de la RN164 actuelle est directement concerné par les trois variantes. Le siège d'exploitation et les terres sont à 15m de l'ASP. Il a des parcelles au sud de la RN164 et plus à l'est et à ce titre se pose des questions / comment peut se faire la traversée du bétail ? comment va-t-il accéder chez lui car la traverse de Curlan est actuellement interdite au PL ? Nb : sur les plans de la Variante ASP ne figure pas de désenclavement.

*Il lui a été répondu que des mesures seront prises pour limiter au maximum les impacts du projet (aménagement foncier, échanges, réserve foncières ..). Concernant les déplacements, une analyse fine du fonctionnement des exploitations sera réalisée au stade de la solution retenue. Cette dernière permettra d'évaluer les impacts pour chaque exploitation et de proposer ainsi des mesures adaptées.*

**Une dame** du secteur de Le Quelo et Favanic

S'est félicitée de la position de l'échangeur de Toul-Houz plus proche de la RD767 dans toutes les variantes car la solution de 1995 était du « n'importe quoi » en faisait arriver la desserte de Mûr par une petite voie en zigzag par les arrières du bourg.

**M JEGO Gilles**, Curlan en Mûr-de-Bretagne. Les variantes Sud et ASP lui posent plusieurs problèmes :

- Perte de parcelles,
- Réductions de certaines parcelles qui seront inexploitable car trop exiguës,
- quid augmentation des niveaux de bruit ?
- Comment seront prises en compte les pertes de valeur immobilière des biens ?

**M. Le GOFF** n'habitant pas à Mur-de-Bretagne:

Ayant exercé un droit option pour l'achat d'une habitation en vente au sud de Curlan vient de verser 5 % du prix pour l'achat.

Souhaite connaître le tracé qui sera retenu, car ne veut pas acheter un bien qui serait trop proche du tracé (variante sud). Il a jusqu'à la fin de l'année pour rendre sa réponse, et risque de perdre sa provision de départ.

Il est très inquiet car la maison est dans le voisinage proche des Vsud et ASP si c'est une de ces deux solutions qui est retenue il ne procédera pas à l'acquisition car il estime que la 2x2 est un élément rédhibitoire. Pour lui seule la variante nord ne le gêne pas. Veut savoir quand sera prise la décision du choix du tracé.

*Il lui a été répondu que ce serait au mieux en toute fin 2014 voire début d'année 2015*

Dans ces conditions ne pouvant se décider avec tous les éléments avant la fin d'année, ne voulant pas prendre le risque d'acheter une maison dans un cadre qui va changer pour ne pas lui convenir, il va perdre l'argent de son option.

**M BOUFFORT J.Y.** Lieu dit Kerguinal en Mûr-de-Bretagne

Exploitant agricole sur Kerguinal et Kerguadic.

Touché par variante Sud et ASP.

Restaure un bien sur Kerguadic pour mettre en location mais abandonnera son projet si le tracé sud est retenu.

**Mme ROLLAND danièle**, Le-bas-de-la-Lande en Mûr-de-Bretagne

Impactée par la perte de 2ha par la Variante nord.

**Une personne** signale que la source de la chapelle Saint-Elouane est située à proximité de la RN164 et a été remblayée.

**Mme DE LA MOTTE**, manoir de Botminy était concernée par l'ancienne DUP, à ce titre 10 ha de terres agricoles lui ont été acquises (terres qu'elle loue) Elle indique que c'est de la terre agricole en moins qui est destinée pour le demi-échangeur.

Se demande pourquoi l'usine SENAN n'a pas été acquise à la suite de la fermeture de cette dernière car aujourd'hui elle serait seulement utilisée comme bureaux. Cette acquisition aurait permis selon elle, en décalant le tracé au Nord, d'épargner ses terres plus au sud.

Souhaite connaître le niveau sonore actuel et futur. En tant que riveraine, elle s'inquiète des conséquences en terme de nuisances sonores du futur projet. Elle loue son manoir et si l'environnement sonore se dégrade, elle risque de perdre de la clientèle.

*Il lui a été répondu :*

- *Concernant les acquisitions, le secteur étant très contraint au niveau physique (topographie, présence de captage), il n'est pas forcément aisé de modifier le tracé.*
- *Concernant les éventuelles nuisances sonores, des mesures ont été faites pour évaluer le niveau sonore actuel. Une fois le choix de la variante fait, une estimation du niveau sonore à terme sera réalisé (après mise en service et en prenant en compte les trafics envisagés). Si le niveau sonore sont supérieurs aux seuils réglementaires, des mesures compensatoires seront mises en place (merlon, écran, protections de façade..).*

Elle se positionne contre le 1/2 échangeur de Caurel.

NB :Elle précise que le hameau de Botminy est mal situé sur la carte.

**Mme FRABOULET** de Coat-Correc en Mûr-de-Bretagne, riveraine, demande des renseignements plus précis sur les tracés, la largeur d'emprise, les nuisances sonores ;

*Il lui a été répondu :*

- *Que son habitation reste relativement éloignée de la future RN164.*
- *Concernant la voie située entre son habitation et le futur projet, il s'agit de la voie de désenclavement de l'usine Senan; cette dernière présentera des caractéristiques d'une petite voie de desserte.*

Elle se positionne contre le demi-échangeur de Caurel qu'elle juge démesuré par rapport aux enjeux touristiques et très coûteux.

**M. JEGO Michel** de kerbotin en Mûr-de-Bretagne, riverain

Directement concerné par les variantes ASP et SUD il a des inquiétudes par rapport au tracé et les nuisances sonores vis-a-vis des remblais. Souhaite connaître la hauteur du remblai ; Souhaite connaître la distance de son habitation par rapport au futur projet

*Il lui a été répondu :*

– *Pas de réponse précise sur les hauteurs,*

– *Sur les distances par rapport au projet il s'agit d'environ 75m, ce qui le contrarie fortement.*

**M. MAURICE** de Coët-Digo en Saint-Guen

demande des informations sur les tracés, il est exploitant (viande bovine). Il est concerné par la perte de terre le long de la RN164.

*Les différentes variantes lui ont été présentées ainsi que les éventuelles conséquences sur ces terres.*

**M.BERTHO** Isidore

Son fils est concerné par des terres agricoles de la RN164 et de la future voie de substitution. Il fait remarquer qu'il n'y a pas de réserves foncières, il a de fortes inquiétudes pour son fils qui risque de perdre son outil de travail. Il se demande ce qu'il en sera des boviducs qui avaient été prévus lors de l'ancienne DUP.

*Il lui a été répondu :*

- *Concernant les boviducs, quelquesoit la variante retenue et en fonction des enjeux identifiés, des mesures seront prises localement pour faciliter les déplacements de troupeaux. Toutefois, s'agissant de nouveaux tracés, les éventuels boviducs ne se trouveront très certainement pas localisés au même endroit que ceux de la première DUP;*
- *Concernant son fils, des mesures seront prises pour limiter au maximum les impacts du projet (aménagement foncier, échanges, réserve foncières ..)*

**M. LERAY Stéphane** de Botminy en Mûr-de-Bretagne

fait de la vache laitière ; son siège d'exploitation est proche du tracé mais ses terres sont plutôt éloignées et dispatchées, il est concerné par l'éventuel demi-échangeur de Caurel ce qui va lui réduire ses terres avec un impact en terme de déplacement de véhicules et de son troupeau ; pour lui, seule la variante la plus à l'ouest et donc la plus près de Caurel serait acceptable.

*Il lui a été répondu que des mesures seront prises pour limiter au maximum les impacts du projet (aménagement foncier, échanges, réserve foncières ..)*

Nb : il se demande s'il ne serait pas plus judicieux de faire une aire de repos (point de vue remarquable sur le lac) à la place du demi-échangeur.

**M. LE SOURNE** de Curlan en Mûr-de-Bretagne (habitation à environ 150m de la RN) se renseigne sur le tracé et exprime une inquiétude vis-a-vis de la variante ASP à cause des nuisances sonores et visuelles. C'est un jeune couple qui a fait l'acquisition en 2012.

*Il lui a été répondu que des mesures seront prises pour limiter au maximum les impacts du projet. Concernant les éventuelles nuisances sonores, des mesures ont été faites pour évaluer le niveau sonore actuel. Une fois le choix de la variante fait, une estimation du niveau sonore à terme sera réalisé (avec un contrôle après mise en service et en prenant en compte les trafics envisagés). Si le niveau sonore augmente de plus de 2db des mesures compensatoires seront mises en place (merlon, écran, protections de facades..).*

**Mme LE POTIER** habitant Coet Drezo

affirme que la variante Nord va détruire des arbres dans le vallon du Saint-Guen ce qui va

lui entraîner des nuisances visuelles et sonores, idem pour la variante ASP. Puisque légèrement en remblais au niveau du passage du RD81 ; elle est pour la variante sud parce qu'elle s'éloigne de sa maison et ne coupe pas d'arbres. Demande aussi des merlons et plantations écrans.

*Il lui a été répondu :*

- que en matière de bruit elle n'avait pas d'inquiétude à se faire puisque son habitation est située à environ 300m de la RN actuelle, et qu'à cette distance la différence entre l'ASP et les V Nord ou Sud sera imperceptible celles-ci ayant des profils similaires face à Coët-Drezo et étant à une distance relative peu différente,
- que la V Sud est aussi haute au niveau de la RD81 que les autres variantes,
- qu'elle allait avoir une vue sur la V Sud juste au niveau de la cime des arbres situés en bas de Coët-Prat lorsque la variante passe sur le coteau au sud de Guergadic car les haies d'arbres au sud de Guergadic seront coupés pour qu'elle passe et que les arbres longeant le ruisseau de Saint-Guen au sud de Gergadic ne seront pas nécessairement assez hauts pour masquer la V Sud depuis Coët-Drezo,
- que la variante Nord ne condamne ni les arbres bordant la RN actuelle ni le bosquet au sud de la RN proche du St-Guen, ni le bosquet de Guergadic et que seuls quelques arbres isolés en prolongation d'une haie perpendiculaire à la RN au sud de celle-ci et à l'est du St-Guen et ceux bordant le Saint-Guen au sud de la RN et des arbres isolés bordant la voie d'accès à Guergadic au sud de la RN sont concernés, et que le peu qu'elle percevra de la V Nord au niveau de la butte de Goléron ne sera rien compte tenu de son éloignement par rapport à l'impact visuel proche qu'elle peut avoir sur les bâtiments de la ferme du Botrain.
- que la variante ASP quant à elle condamne tous les arbres bordant la RN par le sud et que des arbres au niveau du Saint-Guen et du Botrain sont également concernés par la voie de substitution de cette variante.

#### **Mme GREMY** de Coët-Prat

Elle est très concernée par l'échangeur de la RD81

Elle affirme que son secteur est plein d'escargots de Quimper et de chauves-souris ; la variante nord va détruire des arbres dans le vallon du Saint-Guen ce qui va lui entraîner des nuisances visuelles et sonores, idem pour la variante ASP puisque légèrement en remblais au niveau du passage du RD81. Elle est pour la variante sud parce qu'elle s'éloigne de sa maison et ne coupe d'arbres. Elle demande aussi des merlons et plantations écrans.

*Il lui a été répondu :*

- qu'en matière de bruit la V Nord et la V Sud éloignait le bruit de la RN de son habitation,
- que si des excédents de matériaux étaient disponibles (cas des V Nord et ASP seulement) il était possible d'envisager des merlons paysagers qui lui couperaient et la vue et le bruit,
- que la V Sud est aussi haute au niveau de la RD81 que les autres variantes même si son giratoire est environ 20 m plus au sud que pour la V nord
- que sans merlon elle allait avoir une vue sur la V Sud pour la partie située entre Coët-Prat et le coteau au sud de Guergadic car les haies d'arbres au sud de Guergadic seront coupées pour qu'elle passe,
- que la variante Nord ne condamne ni les arbres bordant la RN actuelle ni le bosquet au sud de la RN proche du St-Guen, ni le bosquet de Guergadic et que seuls quelques arbres isolés en prolongation d'une haie perpendiculaire à la RN au sud et à l'est du ruisseau de St-Guen et bordant le Saint-Guen et des arbres isolés bordant la voie d'accès à Guergadic sont concernés,
- que la variante ASP quant à elle condamne tous les arbres bordant la RN par le sud et

*que des arbres au niveau du Saint-Guen et du Botrain sont également concernés par la voie de substitution de cette variante.*

A noter que ces deux personnes ont passé l'après-midi à tenter de rallier à leur cause toutes les personnes venues à la permanence.

#### **M.RAULT** Marcel Curlan

propriétaire foncier de deux maisons dans Curlan, il est concerné quelque-soit la variante ASP ou Sud

*Il lui a été expliqué que quelque-soit la variante des mesures seront prises pour limiter les impacts visuels ou sonores.*

**M et Mme DE FONTAINE** sont propriétaires à Rossuliet et le courrier a été adressé à une mauvaise adresse (leur fils est maintenant propriétaire de leur maison). Ce dernier exploite des terres qui seront concernées par le projet.

Adresse des propriétaires de ces terres : Mme HUMBLOT 154 rue de Vaugirard 75015 PARIS et Cécile DEFONTAINES 201 rue de Vaugirard propriétaires de terres entre Rossuliet et Botminy.

**Mme LE SERGENT** propriétaire de l'élevage de porcs (GAEC le SERGENT) est directement impactée par la variante nord en passant à 40m de l'exploitation. Ce tracé entraînera : une coupure entre son habitation et ses bâtiments d'élevage et une perte de foncier ayant des conséquences sur son plan d'épandage avec un risque pour la survie de son exploitation. Elle ne supportera pas un allongement de parcours pour aller de sa maison à son élevage.

*Il lui a été répondu que l'allongement de parcours restait relativement faible.*

A noter qu'en fin de réunion publique cette personne avait évoqué sur le ton de la boutade que le plus simple était que le tracé nord passe sur sa maison.

**M Stéphane GEGOUIC** village de Guergadic est concerné pour son habitation et ses terres quelque-soit la variante. Il reste toutefois à plus de 100m du futur projet.

**M. EDY Jean Claude** riverain de Curlan est directement impacté par les variantes ASP et SUD à moins de 100m. Il a des inquiétudes sur le projet. Il se positionne pour la variante nord.

#### **M LEAUTE Serge**, GAEC de Coët-Drien à Mûr-de-Bretagne

Exploite plusieurs parcelles, de Caurel à Kerguadic

S'inquiète, dans le cas de la variante sud, de la disparition de l'un de ses bâtiments agricoles situé entre Curlan et Kerhotez (cf photomontage 8B).

Est impacté également par l'échangeur de Caurel, en particulier dans ses variantes Centre et Est qui consomment énormément de terre alors que la variante ouest qui ne le concerne plus vraiment lui paraît plus discrète.





- **Annexe 10** : Observations portées sur les registres en mairie, courriels et courriers reçus

Meur et Mme JEGO Michel  
Kerbotin  
22530  
Mur De Bretagne

REÇU LE  
- 7 JUL. 2014  
DREALIST

Objet: mise en 2 fois 2 voies  
de la RN 164 secteur Pont-quémer,  
à Guergadic

à

D.R.E.A.L.  
Aux responsables chargés de la  
mise en 2x2 voies de la RN 164 à  
Mur De Bretagne

Mesdames, Messieurs,

Voici vingt ans que le projet retenu à l'époque de mise à 2x2 voies de la RN164, à vu le jour en aménagement sur place pour les secteurs Pont-Quémer, Kerbotin et Curlan, sans aucune concertation avec les gens concernés malgré une pétition de soixante riverains opposés.

2014, voici à nouveau, le projet ressort des cartons avec trois variantes:

**La variante en aménagement sur place**

Elle suscite beaucoup d'inquiétude de la part des riverains concernés, 60 habitations à moins de 100 m de l'axe de la future voie. Du jamais vu... Nous pensons, dans le cadre d'aménagement de cette RN 164, il faut venir à Mur De Bretagne pour voir ça...

Pour notre part, habitant le village de Kerbotin, nous sommes directement touchés. Ce projet se situe en face de notre habitation. La voie la plus proche sera à moins de 45 mètres en remblai d'une hauteur de 5 mètres, selon le profil de l'ancien tracé. Notre sortie actuelle serait supprimée. Nous avons une certaine inquiétude de devoir vivre dans un tel environnement et notre bien n'aura plus aucune valeur.

La loi Barnier interdit toute construction nouvelle à moins de cent mètres de part et d'autre de l'axe d'une voie express. Mais, il en est rien quand il s'agit d'implanter un tel ouvrage de ce type à proximité des habitations. Nous en arrivons à nous poser la question: la meilleure formule serait-elle pas l'expropriation?

Avec une indemnisation de nos biens à leur juste valeur, sachant qu'il y en aura d'autres tout au long de ce projet. Nous en comptons sept pour les zones très proches, entre Pont-Quémer et Guergadic, en plus des deux existantes.

**Le projet en aménagement sur place va à l'encontre des objectifs recherchés**

A savoir:

- mauvaises dessertes routières et développement économique pour la zone de Guergadic
- expropriations des maisons d'habitations
- village coupé en deux
- une exploitation agricole privée d'un accès direct à la majeure partie de ses terres situées au sud
- la mort à court terme du garage Philippo, celui-ci étant desservi par une voie en cul-de-sac à partir de l'échangeur du Coët-Prat
- l'extension de la zone de Guergadic en sera limitée
- une mauvaise desserte routière pour les villages de Kerbotin, Curlan et la zone de Guergadic

- un coût supérieur au tracé nord
- 350 000 mètres cubes de remblai excédentaire qu'il faudra bien mettre quelque part. Mais où?

**Le projet sud**

- préserve le développement de la zone de Guergadic coté nord
  - assure une bonne desserte au garage Philippo et à la zone
  - traverse des terres agricoles donc nécessite de réserve foncière
  - demande la démolition d'un hangar de stockage de céréales du GAEC de Coët-Drien à proximité de la coopérative Triskalia
  - crée des nuisances visuelles et sonores identique à l'option ASP pour les villages de Pont-Quémer, Kerbotin, le moulin et le manoir de La Roche
- Ce tracé est moins pénalisant pour nous par rapport à la variante ASP, mais ne nous convient pas car il se rapprocha de notre voisin Meur Le Bris Maurice.

**Le projet nord nous semble être le meilleur compromis.**

C'est un projet en ligne droite ou presque, digne d'une route moderne à vitesse élevée par rapport au tracé tortillard en aménagement sur place.

- son viaduc préservant au mieux la zone natura 2000
  - les villages de Kerbotin, de Curlan, Pont-Quémer et de La Roche seront épargnés
  - conservation des voies de dessertes en l'état actuel pour Curlan, Kerbotin, la zone de Guergadic et le garage Philippo
  - pas de pénalisations pour les extensions futures, tant du côté nord que du côté sud de la zone d'activités de Guergadic
  - meilleure desserte pour la commune de St Gilles-Vieux-Marché (route restant en son état actuel)
  - préservations des nuisances sonores et visuelles du manoir et du moulin de la Roche
- Certes, au niveau des terres agricoles, il y aura une coupure en diagonale des parcelles rendant moins facile l'exploitation. C'est pourquoi les collectivités devront impérativement créer des réserves foncières pour dédommager correctement les agriculteurs et propriétaires (si le projet voit le jour). Dans huit à dix ans, certains agriculteurs concernés seront à la retraite.

En conclusion, il est clair que notre choix va vers la variante nord, pour les raisons évoquées. Quelque soit le projet retenu, il y aura toujours des insatisfaits.

Messieurs les décideurs, vous aurez à choisir entre la conservation de l'intégralité du village de Curlan, la préservation des habitations et du cadre de vie des résidents concernés (de jeunes couples avec enfants ce sont installés ces dernières années) et quelques parcelles agricoles.

Nous aimerions que vous portiez autant d'attention aux riverains que vous ne le faites pour la préservation de la faune et de la flore de la zone natura 2000.

Au cas où la variante aménagement sur place serait retenue, nous demandons à être expropriés et que nos biens soit indemnisés à leur juste valeur. De plus, la constitution d'une comité de défense nous semble indispensable

Salutations

Etabli à Mur De Bretagne le 05 juillet 2014

IST-DM 01-AB-189



Mr et Mme FRELAUT André  
Curlan  
22530 MUR DE BRETAGNE

Monsieur Le Préfet de Région  
3 Avenue de la Préfecture  
35026 RENNES Cedex 09

Objet : RN 164

Mur de Bretagne,  
Le 7 juillet 2014

RECU LE  
21 JUL. 2014  
DREAL/IST

Monsieur Le Préfet,

Dans le cadre de la concertation pour la RN 164, je souhaite vous présenter mon opinion.

J'habite, avec ma famille, à Curlan. Notre maison longe la nationale actuelle. Des trois tracés je vais surtout vous parler du tracé « aménagement sur place ». Si le choix se porte sur celui-ci cela signifie que notre maison sera démolie.

Cela fait 20 ans que nous y habitons, nos enfants y ont grandi. Cette maison nous l'avons achetée en 1993. Au-delà de l'investissement financier, pendant tout ce temps nous nous sommes attachés à améliorer notre cadre de vie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Vous imaginez bien que penser que ce lieu ne devienne qu'un tas de gravats nous désespère.

En sus de ma situation personnelle, ce tracé occasionne aussi la démolition d'autres maisons d'habitations, entrainera des difficultés voire la fermeture du garage automobile situé à proximité. En plus cette route qui doit favoriser le développement économique du centre Bretagne va, à Mûr de Bretagne, empêcher le développement de la zone de Guergadic.

Si l'on doit s'interroger sur l'impact culturel ; à Curlan il existe plusieurs maisons dites « Le Cerf », dont la nôtre. Ces maisons spécifiques à la région mûroise font parties du

patrimoine culturel du Centre Bretagne. Ce savoir-faire architectural a aujourd'hui disparu. Détruire ces maisons c'est détruire une partie de notre histoire.

Et si je reprends l'étude de la DREAL ; ce tracé est plus cher (103 contre 101 millions), l'impact sur les habitations et l'environnement est beaucoup plus important que la variante nord et sud. Il est clairement noté que : « la meilleure option pour la protection de l'environnement est le tracé Nord ».

60 habitations à moins de 100 mètres. L'étude prévoit 8 700 passages de véhicules par 24 heures sur ce tracé. Qui accepterait de venir vivre dans un village où 8 700 véhicules passent par jour ? Ce tracé annonce la mort du village.

Face à ce constat, je n'ose imaginer la destruction d'une partie d'un hameau pour la construction d'une route alors que d'autres solutions sont possibles.

Soucieux de vouloir échanger, et n'ayant pu participer à la permanence du 24 juin pour des raisons professionnelles, nous vous invitons à venir sur place discuter du projet et plus spécifiquement de l'avenir des riverains.

Dans l'espoir que ce courrier retienne votre attention, veuillez agréer, Monsieur Le Préfet, l'expression de nos salutations distinguées.

André Frelaut

Annie FRELAUT

Justine FRELAUT

Meur Le Bris Maurice  
kerbotin  
22530 Mur De BRETAGNE

RECU LE  
10 JUL. 2014  
DREALIST

à

D.R.E.A.L. Bretagne  
Service I.S.T.

Mesdames, Messieurs,

Agriculteur en retraite, habitant le village de Kerbotin, en bordure de la RN, lors des différentes réunions organisées dans le cadre de la concertation sur l'aménagement de la RN164 j'ai découvert les trois variantes proposées.

Il y a deux qui me concerne particulièrement.

**La variante en aménagement sur place:**

-de part sa proximité par rapport à mon habitation, environ 35 m et prévu en remblai, m'inquiète fortement, compte tenu du type d'ouvrage et de sa destination.

Pensez-vous que je pourrai vivre normalement avec tout cela? De plus, mon accès actuel sera supprimé. Mise à part, l'expropriation, vous n'avez pas grand chose à me proposer.

**La variante sud**

-elle passe aussi près de ma maison et va créer les mêmes nuisances.

A vrai dire, si je dois choisir pour une variante, pour moi, ce sera celle du nord. Elle me laissera tranquille et à mon âge, ça compte. C'est le meilleur projet, avec son viaduc à cheval sur la vallée. Son tracé a le gros avantage de préserver les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer, la Roche ainsi que leur desserte routière en l'état actuel.

C'est aussi la moins chère, faire les choses bien avec moins d'argent en temps de crise, ça compte.

Salutations distinguées.

Fait à Mur De Bretagne le 08 juillet 2014

*Le Bris*

Saint- Guen le 18 juillet 2014

Viviane et Hervé LE POTTIER  
12 rue de la gare  
22530 Saint-Guen

à

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor  
Aux bons soins de Monsieur le Maire de St-Guen

Objet : R. N. 164

Monsieur le Préfet.

Après avoir pris connaissance des différents projets de mise à quatre voies de la R.N. 164, tronçon Colmain Caurel, nous nous permettons de formuler notre point de vue sur les différentes conclusions que nous pouvons en tirer.

Le tracé sud nous apparaît comme le plus approprié en terme d'impact sur la vie des riverains que nous sommes

Les terrains agricoles y sont de moindre qualité.

Les nuisances sonores et visuelles sont moins importantes.

L'impact sur la dégradation des valeurs immobilières serait minoré.

La circulation automobile risque de fortement augmenter dans la traversée du bourg de St-Guen. En effet, les véhicules en provenance des directions de Loudéac et Saint-Brieuc et se dirigeant vers Pontivy, du fait de la non réalisation d'échangeur au lieu dit Pont-Quémer, traverseront Mur de Bretagne après avoir emprunté l'échangeur du Coët-Prat.

Souhaitant que ces quelques observations retiendront votre attention, nous vous prions de croire, Mr le Préfet, en nos salutations respectueuses.

Viviane LE POTTIER Hervé LE POTTIER

*Viviane Le Pottier* *Hervé Le Pottier*

Gonette et Gerard  
GUILPAIN  
Propriétaire au Hameau  
de CURLAN  
MUR de BRETAGNE

Le 8 juillet 2014.

SST-DROZ-AB-A172

REÇU LE

11 JUL. 2014

DREAL/IST

M<sup>r</sup> Le Commissaire Enquêteur.

Monsieur suite à la consultation en  
Mairie des différentes variantes de la mise  
à 2 fois 2 voies de la nationale N64 sur le  
secteur de Mur de Bretagne. Je vous fait part  
de mes observations.

Quelle soit l'option choisie, l'ampleur  
des travaux désiguera la région: Dans  
l'option aménagement sur place; La des-  
truction de maison anciennes fera en-  
core disparaître le cachet typique de la  
campagne Bretonne. Plus la fermeture  
certaine d'une des dernières Station Service  
de passage de France. Quel GACHIS

Donc pour moi la variante NORD  
Offre le main de désagrément

- 1 Elle est plus directe
- 2 Le Hameau de CURLAN n'est pas  
séparé de Mur de Bretagne
- 3 Pas de destruction sauvage
- 4 C'est la moins visible dans le paysage
- 5 La pollution occasionnée par l'aug-  
mentation du trafic des poids lourds.  
Pollution en CO2 - Pollution sonore -  
sera éloigné de toute Habitation

Voici monsieur le commissaire  
les réflexions d'un simple citoyen  
qui n'a aucun intérêt particulier  
à faire valoir.

Dans la décision qui sera prise  
n'oublions pas que cette réalisation  
sera toujours là dans plusieurs siècles  
Avec tous mes respects.

~~GUILPAIN~~

Meur et Mme Michel JEGO  
Kerbotin  
22530 Mur De Bretagne  
représentants des habitants  
des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche

REÇU LE  
11 JUIL. 2014  
DREALIST

à

D.R.E.A.L.  
Aux responsables chargés de  
la mise en 2x2 voies de la  
RN 164 à Mur de Bretagne

Mesdames, Messieurs

Sous ce pli, nous vous transmettons le courrier collectif, des habitants et propriétaires, des villages de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin et Curlan, qui sont opposés au tracé de la RN 164 en aménagement sur place ainsi que pour la variante sud.

Veuillez, agréer, l'expression de nos sentiments distingués.

Fait à Mur De Bretagne le 08 juillet 2014



Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mur-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement

pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50m

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud



-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise desserte routière

**La variante sud** présente les mêmes inconvénients pour les villages de Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
COLON de FRANCIOSI Arnaud La Roche Mur de Bretagne	Avocat	
COLON de FRANCIOSI Sylvie La Roche Mur de Bretagne	Directrice Enseignement universitaire	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement

pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50m

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud

-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise desserte routière

**La variante sud** présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Profession	Signatures
Mme Jigo Niella Kerbotin 22530 Mûr-de-Bretagne	Retraite	
MR JEGO Michel KERBOTIN 22530 MUR DE BRETAGNE	RETRAITÉ	
MACE Pascal Le Toulon de la Roche	commerçant	
Mme Blainne de Toulon de la Roche	Commerçante	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50 m

-des expropriations en vue

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud



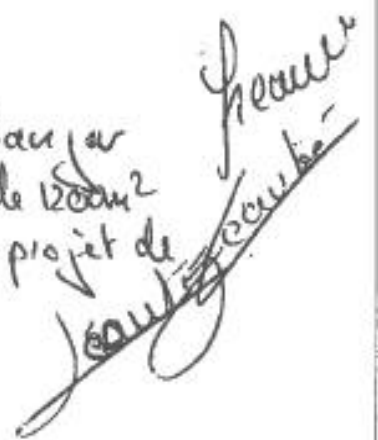
-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise déserte routière

**La variante sud** présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer .

C'est pourquoi, pour notre tranquillité et le maintien de notre cadre de vie, nous préférons le choix de la variante nord

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Profession	Signatures
LE BRIS Virginie Cadillac 22600 Loudeac	Employée	
LE BRIS Maurine Kerbotin MUR. DE BRETAGNE	Retraite	
LEAUTE Gilles Kerbonalene 22530 Mûr de Bretagne associé de la de coed. Drien	Exploitant agricole co-propriétaire d'un hangar de stockage céréales de 1200m <sup>2</sup> qui sera rasé par le projet de la variante Sud.	



Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement

pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50m

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud

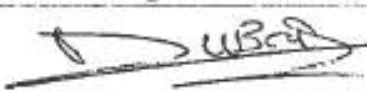
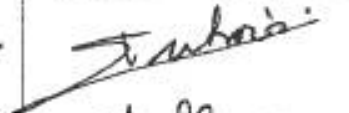
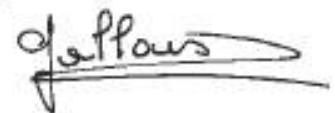

-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise desserte routière

La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2011

Noms et Adresses	Professions	Signatures
DUBOIS Jonathan Curlan 22530 Mûr-de-Bretagne	Ouvrier horticole	
DUBOIS Pierre CURLAN MUR DE BRETAGNE - 22530	chef de chantier retraité.	
Gallais Jeanine Curlan 22530 Mur de Bretagne	Auxiliaire de vie	
Jego Collette 6 Rue du Pont de Pier 22530 Mur de Bretagne	Retraitee	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement

pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50m

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud


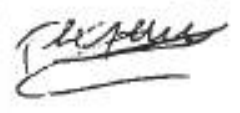



-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise desserte routière

La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2011

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Marc Delatonche Curlan Mur de Bretagne	Technicien culture	
Treignant Liza Curlan Mur de Bretagne	Assistante Comptable	
MARCOU Sylvain Curlan 22530 Mur de Bretagne	Chauffeur Agricole	
Jego Herminie Curlan 22530 Mur de Bretagne	Coiffeuse	
LE SOURNE LAURENT Curlan 22530 Mûr-de-Bretagne	Chauffeur-Livreur	

**Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.**

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50 m

-des expropriations en vue

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud



-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise déserte routière

**La variante sud** présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer .

C'est pourquoi, pour notre tranquillité et le maintien de notre cadre de vie, nous préférons le choix de **la variante nord**

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Regaux Le Blond Françoise Curlan. 22530 Mur de Bretagne	Enseignante maternelle	
Gatine Sylvie Pont Quémer Mur de Bgre		

**Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.**

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement

pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50m

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud





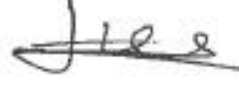
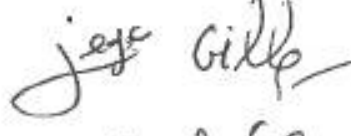
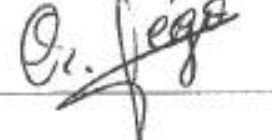
-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise déserte routière

**La variante sud** présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
M et M <sup>me</sup> Le Jenu Robert "Curlan" 22530 Mur de Bretagne	Retraités	
M <sup>me</sup> FRELAUT A Curlan MUR DE BRETAGNE M <sup>me</sup> Frelaut André CURLAN	Infirmière chauffeur - cariste	 
M et M <sup>me</sup> HELADUET Helène et Luceux Geoffrey Curlan 22530 Mur de B.	ASEN ARTISAN	 
M et M <sup>me</sup> JEGO GILLES et Annie CURLAN MUR DE BRETAGNE	AGRICULTEUR	 

**Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.**

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50m

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud

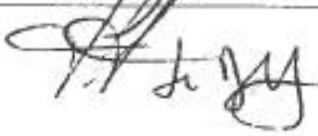


-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise desserte routière

**La variante sud** présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. *et Curlan*

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Mme M <sup>me</sup> LE DROGOFF Robert 5 Allée de la Résistance 22600 Pour maison à Curlan	AGENT DIRO Retraite	
M <sup>me</sup> Marcel Pault propriétaire d'une ferme à Curlan et de deux maisons au bord de la R.N. 164 Bis	retraite	
M <sup>me</sup> DROGOFF Louis 1001 rue 22530 Mûr-de-Bretagne	retraite	

**Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
la Roche contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.**

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

**La variante aménagement sur place** touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.

-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50m

-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud

-nuisances sonores et visuelles

-une mauvaise desserte routière

**La variante sud** présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014


Noms et Adresses	Professions	Signatures
Jim Keegan Pont Quemer	Plasterer	
Elaine Keegan Don Smith Cherry Smith	nurse Retraite Retraite	Elaine Keegan  
Edy Marie-Thérèse Pont-Quemer	Retraite	Edy 
Edy Jean Claude Pont-Quemer	RETRAITE	
Jouan Marthe Pont-Quemer	Retraite	
Jouan Seb Pont Quemer	ouvrier	
Bilhana Helene Pont Quemer	Réaclarier	Bilhana 

**Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin,  
Pont-Quémer et la Roche  
contre le projet d'aménagement sur place  
de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.**

Inquiets du projet en aménagement sur place de la future voie express RN 164, les habitants de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et de la Roche s'opposent à cette variante, craignant des nuisances visuelles et sonores, des expropriations d'habitations en vues ainsi qu'une mauvaise déviation routière.

C'est pour cela que nous préférons le choix du tracé nord au profil plus adapté à une route moderne à grande vitesse.

Établie le 30 Juin 2014.

Noms et Adresses	Professions	Signatures
HATINGUais J.P Pont quemer.	retraité	

Madame RIGAUX-LEBLOND Françoise  
Hameau de Curlan  
22530 Mur de Bretagne  
Tel : 06 1176 40 53  
09 60 42 11 77

Le 9 Juillet 2014

REÇU LE  
15 JUL. 2014  
DREAL/IST

à

DREAL BRETAGNE  
Service IST  
Bâtiment l'Armorique  
10, rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 RENNES

Monsieur le Président,  
Mesdames, messieurs,

J'ai l'honneur de vous adresser ce courrier, à la suite de la reprise de l'aménagement du secteur T.U. de la RN 164, ( mise à 2x2 voies ), lors de la récente réunion publique du 16/07/14, à laquelle je n'ai pu assister à mon grand regret, pour des raisons familiales et un grand éloignement.

Habitant le hameau de Curlan depuis 1985, propriétaires de 2 habitations que nous avons restaurées mon mari et moi-même, ayant été Présidente de la Société de chasse de Mur de Bretagne durant 16 années, ayant participé à de nombreuses activités associatives, je me joins aux inquiétudes de la population riveraine de ce secteur et désire apporter mon soutien à leurs revendications et à leur souhait, à savoir, leur choix majoritaire pour la variante Nord que vous avez proposée et qui s'avère manifestement le plus sage et le plus satisfaisant pour l'intérêt général.

Nous n'avons pas hésité, premièrement en Juillet 94, de nous investir dans cette action : en effet, Mr Rigaux, mon mari, sollicité par les habitants, en raison de sa carrière professionnelle et de ses compétences ( voir en P.S.), sensibilisé par leur désarroi, est intervenu auprès des hautes autorités (maires, conseiller général, député, ministre) et, en particulier, auprès de la D.D.E. de St Briec, en l'occurrence, auprès de Mr Lemestre, alors ingénieur divisionnaire T P F, qui connaissant les compétences de mon mari, l'avait engagé à exposer ses remarques, accepté de recevoir la pétition de 53 signataires ( Curlan, Le Botrain, Guergadic, Pont Kemer et Mur de Bretagne) hormis les absents, et disposé à recevoir ses propositions, auxquelles Mr Rigaux a répondu en établissant, en toute humilité, le projet d'une variante 1 ( voir plan ci-joint), qui me semble presque conforme à la Variante Nord que vous envisagez actuellement et qui convient exactement, au souhait d'un grand nombre de la population.

Lors de la deuxième enquête de Juillet 96, Mr Rigaux étant décédé, le Conseil Municipal et les élus m'ont demandé de faire ressurgir le projet établi par mon mari en 94, pour faire valoir ? à nouveau, leur option pour la variante Nord. Ce qui se reproduit aujourd'hui, à l'occasion de votre récente réunion publique du 16/07/14, et qui a suscité de nouvelles angoisses.

Je me permets, donc, sur leur demande pressante, de renouveler ma solidarité en me joignant à leurs doléances et de vous exposer une fois encore, sans aucune prétention de ma part, mais avec sincérité et conviction, les raisons de mon choix pour la Variante Nord, en me référant aux arguments déjà invoqués par Mr Rigaux afin de vous sensibiliser aux énormes préjudices et aux lourdes conséquences causées par la variante de « l'aménagement sur place »

#### Conséquences et préjudices de « 'aménagement sur place »

- Une inévitable et trop grande sinuosité.
- Bouleversement du paysage d'un hameau coupé définitivement en 2.
- Impact et modification du paysage rupestre du Pont-Kemer.
- Fortes nuisances par la proximité des habitations de la 2x2 voies, de ses nombreux raccordements et des dégagements nécessaires dans les 2 sens.
- Amputations et destructions de propriétés bâties, certaines probablement classées.
- Dévaluation des biens immobiliers et d'un patrimoine familial.
- Troubles considérables de la circulation des riverains, des engins agricoles et du bétail
- Bref, des préjudices moraux et financiers insupportables.

#### Avantages et raisons préférentielles pour la variante Nord

- Tracé direct, rapide et harmonieux, aux courbes à grands rayons.
- Aucun obstacle quant aux infrastructures
- Pas d'amputations de propriétés bâties et expropriations réduites, comparativement aux autres tracés.
- Aucune atteinte à la qualité de vie des habitants protégée jusque là et toujours améliorée.
- Utilisation de la RN existante pour une déviation desservant la zone industrielle de Guergadic, de Curlan, et de Mur de Bretagne. Donc moins de raccordements et de bouleversements du paysage.
- Ne nécessite pas forcément un viaduc, ouvrage coûteux et dissuasif.
- Enfin, respect des exigences de Natura 2000 ;

#### Suggestions :

Possibilité d'un passage supérieur, enjambant dans les normes requises, le franchissement de la route St Gilles Vieux Marché, ce qui consisterait à élaborer une montée lente et progressive à partir du Rousseliet vers l'altitude souhaitée du massif boisé ( à l'est de la vallée de Poulancré ), accéder en douceur, avec une ascension et une déclivité normales, sur la petite crête du bois ( côte d'altimétrie 172)), déboucher au Nord de Kerbolen et rejoindre ensuite avec un léger redressement du parcours au droit du Botrain, l'échangeur Est .

Cette solution, proposée en toute humilité, ne nécessiterait donc qu'un seul ouvrage d'art avec utilisation des déblais pour aménager la rampe amorcée à une grande distance du Pont du Guélaron. Nous nous référons à votre savoir, appréciant déjà les heureuses réalisations, telle que celle du tronçon de Caurel qui met en valeur le centre touristique et sauvegarde l'intimité du village.

Ne trouvez-vous pas, Messieurs les Ingénieurs, en toute honnêteté, que les préjudices infligés, les nuisances imposées, la sérénité perdue, la qualité de vie et d'environnement gâchée, des valeurs humaines bafouées, ne sont pas plus énormes et catastrophiques avec ses lourdes conséquences, que quelques parcelles de terre et des avantages financiers ou économiques ? Tout en procurant à cette

population, entendons-nous bien, une plus grande facilité de communication, une vie locale améliorée et répondant aux besoins de la vie actuelle.

Pour toutes ces raisons invoquées, ces témoignages angoissés, ces suggestions apportées, ces doléances exprimées sur le cahier en Mairie et aussi, dans nos divers courriers personnels, Nous souhaitons **ardemment** que vous reconsidériez avec bienveillance et civisme ce projet, ne doutant pas de votre impartialité et de votre intégrité et que vous fassiez le meilleur choix en optant, comme vous le prie la grande partie de la population, pour la réalisation de la Variante Nord.

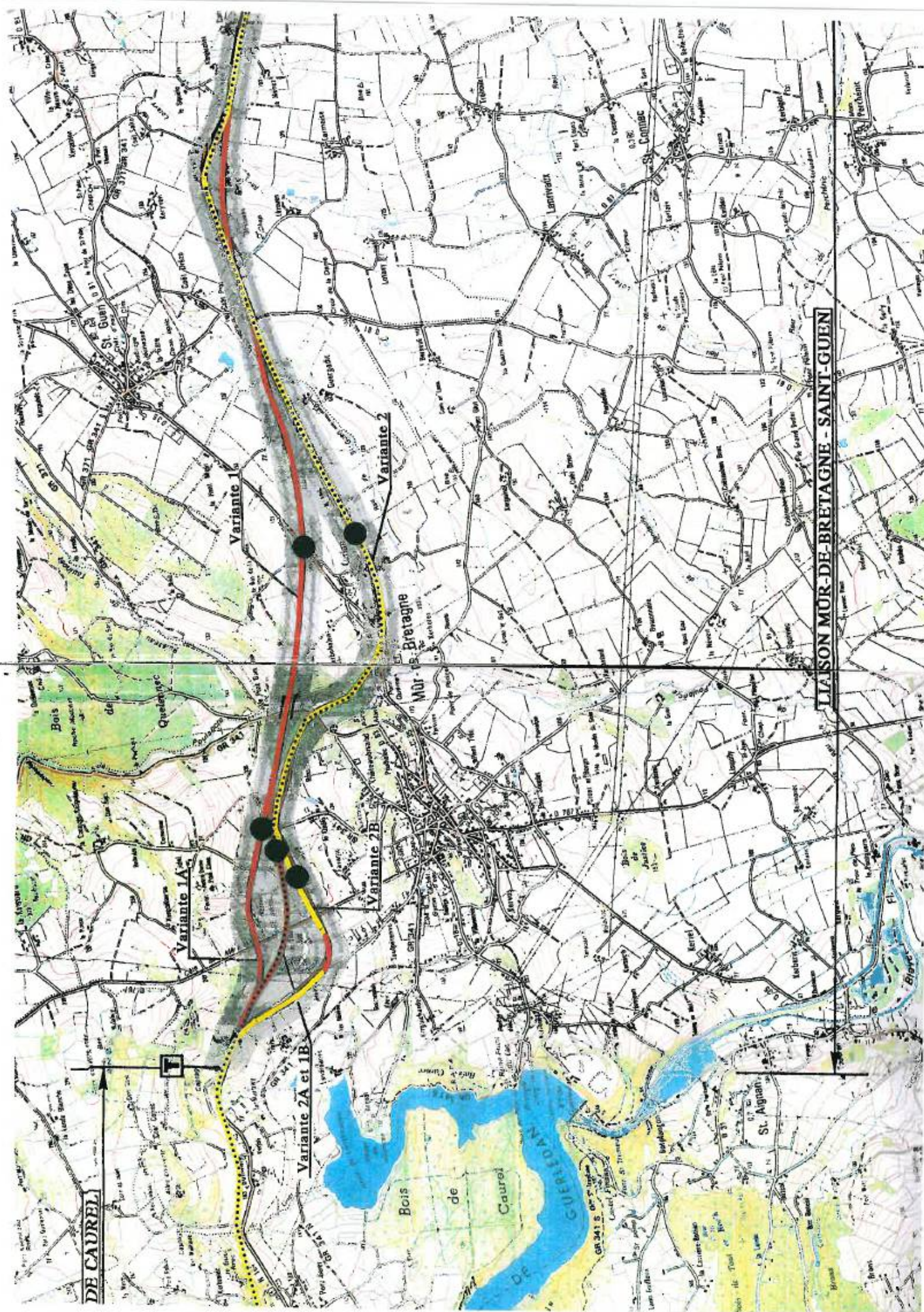
Dans l'attente d'une décision juste et apaisante, dans l'intérêt de tous, veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'expression de notre grande confiance en vous et l'assurance de notre haute considération.



P.S :

1) Mr RIGAUX : D'abord, géomètre/topographe, puis architecte de société, en bureau d'études, contribuant à Paris et en Province, à l'édification de nombreuses constructions publiques et privées, soit en AEF, Côte d'Ivoire, Sénégal, Guinée, Niger, Cameroun, Moyen Congo, soit en d'autres domaines industriels : firmes allemandes, et toutes sortes de bâtiments ( agricoles, agroalimentaires, silos béton, habitations, immeubles ) aéroports, urbanisation, VRD .

2) Ci-joint : Plan du tracé suggéré par Mr Rigaux, à Mr Lemestre, ingénieur divisionnaire TPF, sur sa demande, en juillet 94 .



**Sujet:** Fw: Répercussions du tracé possible variante sud  
**De :** "> michele ledrogoff (par Internet)" <michele.le-drogoff@wanadoo.fr>  
**Date :** 24/06/2014 21:58  
**Pour :** <RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Aux responsables de la concertation RN164 Secteur Mur de BRETAGNE

Bonjour

Une rencontre était possible ce jour: 24/06/2014 à Mur de Bretagne dans le cadre de la concertation relative au tracé de la RN164.

Pour des raisons professionnelles ( chef d'équipe à la DIRO CEI de LOUDEAC) je n'ai pas pu m'y présenter car je n'ai pas pu me libérer.

Je viens donc vous soumettre mes interrogations.

Je suis propriétaire des parcelles ZN146/ ZN144 et ZN85 au nom de LE DROGOFF Robert Curlan Mur de Bretagne. Je n'y réside pas et souhaite que tout courrier soit adressé au 5 Allée de la Résistance 22600 LOUDEAC ( 0296281699) ou par mail: [michele.le-drogoff@wanadoo.fr](mailto:michele.le-drogoff@wanadoo.fr)

Pour le bien cité un compromis de vente a été signé. Pour qu'il aboutisse il faut que je puisse donner à l'acquéreur des garanties de prise en compte des nuisances que la variante Sud apporterait:

- Transformation du cadre:

1. vue sur la RN164;
2. rapprochement de la route communale au niveau du passage inférieur;

- nuisances sonores face à la cour et à l'ouest de la maison
- perturbations liées aux travaux
- incertitude sur le début de la mise en œuvre du projet

Je crains que ce tracé Sud soit un motif d'annulation de la vente.

Aussi je souhaite obtenir des réponses à mes questions.

Si d'autres créneaux de concertation étaient mis en place, merci de m'en informer.

**Sujet:** Propose : aménagement sur place de la RN 164 Pont-Quémer à Curlan Mur De Bretagne

**De :** "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <alain.braguier.-m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

**Date :** 27/06/2014 15:15

**Pour :** michel.jego1@orange.fr

Bonjour,

comme suite à votre demande de renseignements sur l'aménagement de la RN164 à Mur de Bretagne j'ai l'honneur de vous apporter les éléments de réponse suivants.

Le nombre d'habitations et bâtiments susceptibles d'être expropriés à Pont Quemeur, Kerbotin et Curlan est différent selon les variantes envisagées comme vous pouvez vous en rendre compte en téléchargeant le dossier de concertation et les plans joints sur notre site internet à l'adresse [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

Dans le cas de la variante nord il n'y a aucune habitation ou autre construction de concernée à ce stade des études.

Dans le cas de la variante "aménagement sur place" il n'y a à ce stade d'études aucune expropriation supplémentaire de construction au niveau de Pont Quemeur et Kerbotin par rapport à ce qui a été acquis par l'État en 2007, par contre il y a des acquisitions prévues de part et d'autre de la RN actuelle au niveau de Curlan (au moins 4) ainsi qu'au nord de la RN actuelle à Coët-Prat (au moins 4).

dans le cas de la variante sud il n'y a à ce stade d'études aucune expropriation supplémentaire d'habitation au niveau de Pont Quemeur et Kerbotin par rapport à ce qui a été acquis par l'État en 2007, il y a par contre un bâtiment agricole à exproprier au sud de la RN.

J'ajoute que le dossier indique également à sa page 42 le nombre d'habitations dans la bande des 100m par rapport à la nouvelle RN : environ 60 pour la variante "aménagement sur place", environ 28 pour la variante nord et environ 30 pour la variante sud.

salutations

Alain BRAGUIER  
 responsable d'opérations  
 DREAL BRETAGNE

Message de la part [demichel.jego1@orange.fr](mailto:demichel.jego1@orange.fr)  
[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=cisf\\_article&id\\_article=2476](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=cisf_article&id_article=2476)

aménagement sur place de la RN 164 Pont-Quémer à Curlan Mur De Bretagne

Etant riverain de la RN 164 à Kerbotin , je souhaiterais connaître dans le nouveau projet, le nombre d'habitations susceptibles d'être expropriées à Pont-Quémer, Kerbotin et Curlan.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer mes salutations distinguées

Meur JEGO Michel

**Sujet:** Re: RN 164 à Curlan

**De :** "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <alain.braguier.-m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

**Date :** 27/06/2014 15:24

**Pour :** annie.frelaut@neuf.fr

**Copie cachée à :** "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>, "TERROM Alain (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,  
comme suite à votre demande de renseignements sur l'aménagement de la RN164 à Mur de Bretagne j'ai l'honneur de vous apporter les éléments de réponse suivants.

N'ayant pas de précision sur le numéro de parcelle qui vous intéresse voici une réponse plus globale.

Le nombre d'habitations et bâtiments susceptibles d'être expropriés à Pont Quemeur, Kerbotin et Curlan est différent selon les variantes envisagées comme vous pouvez vous en rendre compte en téléchargeant le dossier de concertation et les plans joints sur notre site internet à l'adresse [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

Dans le cas de la variante nord il n'y a aucune habitation ou autre construction de concernée à ce stade des études.

Dans le cas de la variante "aménagement sur place" il n'y a à ce stade d'études aucune expropriation supplémentaire de construction au niveau de Pont Quemeur et Kerbotin par rapport à ce qui a été acquis par l'État en 2007, par contre il y a des acquisitions prévues de part et d'autre de la RN actuelle au niveau de Curlan (au moins 4 : ZN122, ZN196, partie de ZN195, partie de ZN116) ainsi qu'au nord de la RN actuelle à Coët-Prat (au moins 4).

dans le cas de la variante sud il n'y a à ce stade d'études aucune expropriation supplémentaire d'habitation au niveau de Pont Quemeur et Kerbotin par rapport à ce qui a été acquis par l'État en 2007, il y a par contre un bâtiment agricole à exproprier au sud de la RN (Z070 et Z071).

J'ajoute que le dossier indique également à sa page 42 le nombre d'habitations dans la bande des 100m par rapport à la nouvelle RN : environ 60 pour la variante "aménagement sur place", environ 28 pour la variante nord et environ 30 pour la variante sud.

salutations

Alain BRAGUIER  
responsable d'opérations  
DREAL BRETAGNE

Le 25/06/2014 09:54, > [annie.frelaut@neuf.fr](mailto:annie.frelaut@neuf.fr) (par Internet) a écrit :

Bonjour,

Je viens d'apprendre que si la 4 voies , aménagement sur place, était choisie je risquais d'être d'expropriée ainsi que Mr Rault . Es-ce-que cette information est réelle ?  
Merci de ma répondre au plus vite.

Annie FRELAUT  
Curlan

Cet e-mail est solidaire : un clic ici = un don pour \*l'association Maman Blues\*

<[http://www.helloasso.com/associations/maman-blues#utm\\_source=SFR6maman-blues](http://www.helloasso.com/associations/maman-blues#utm_source=SFR6maman-blues)>

**Sujet:** m164 habitant du hameau de curlan

**De :** "> melanie.helaouet@neuf.fr (par Internet)" <melanie.helaouet@neuf.fr>

**Date :** 07/07/2014 13:08

**Pour :** m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur, Madame,

Jeune couple avec 3 enfants, nous venons d'acquérir il y a 1 an une maison dans le hameau de curlan. Le projet concernant la mise en 2 x 2 voies aménagement sur place touche de près notre habitation.

Je m'inquiète des conséquences pour mon habitation en terme de dévalorisation importante et de la perte de notre qualité de vie dans se hameau si paisible. Je comprend l'enjeu de la mise en 2 x 2 voies de la RN164, et après avoir consulté tout les documents disponible durant la concertation il apparait que le projet aménagement sur place est celui qui touche le plus d'habitation. De plus, ce projet pose le problème du remblais en quantité importante qu'il faudra stocké sur des terres agricoles, en plus de la construction de 2 viaducs.

Nous sommes véritablement inquiet concernant les conséquence vu les effet néfaste par un aménagement sur place.

La variante nord, ne necessite la construction que d'un seul viaduc, concerne moins d'habitants (d'expropriation), et préserve une route secondaire. Par contre elle touche des terres agricoles, ce qui déplaît aux agriculteur, mais dans les trois tracé les terres agricoles touché sont équivalente, et il est plus facile de dédommagé des terres que des habitations.

Je vous remercie de l'attention portée à notre avis.

Veuillez agréer, Monsieur, Madame, nos sincères salutation.

LACROIX GREGORY artisan garagiste à Mur de Bretagne  
HELAOUE MELANIE asen au collège de Mur de Bretagne

Solidarité en ligne : [cliquez ici pour soutenir l'association Maman Blues](#)

- Envoyé via mailforgood



**Sujet:** Avis sur tronçon Caurel-Colmain/ secteur de Curlan  
**De :** "> Myriam LECLAIRE (par Internet)" <myriamleclaire@hotmail.com>  
**Date :** 06/07/2014 12:51  
**Pour :** "m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>  
**Copie à :** Myriam LECLAIRE <myriamleclaire@hotmail.com>

Monsieur Marcel RAULT  
 Lotissement du Roch Bido  
 22530 Mur-De-Bretagne  
 Tel: 02 96 28 50 22

A Mûr, le

06/07/2014

Madame, Monsieur;

Je suis propriétaire d'une ferme située à Curlan, à Mûr-De- Bretagne, que j'ai exploitée et que je loue à EARL LE HIR ainsi que de 2 maisons de ferme. Ces propriétés bornent la route nationale RN 164 Bis. Je me permets de vous faire un certain nombre d'observations en ce qui concerne la mise à 2X2 voies de cet axe.

Quelque soit le tracé retenu, je suis touché par les travaux. En effet, le tracé Nord, à l'Ouest du garage Philippo, passe dans mes champs jusqu'au C.D.35. Le tracé Sud passe aussi dans mes parcelles situées au Sud du ruisseau de Saint Guen et l'aménagement sur place devant mes maisons et coupe la ferme en deux. Celle-ci compte treize hectares du côté Nord de la RN 164 Bis et 20 hectares du côté Sud.

Je trouve que le tracé Nord est plus fiable. Il est celui qui, du fait d'un viaduc, préservera au mieux la zone Natura 2000. Il permettra une meilleure desserte de la Vallée de Poulancré donc de la commune de Saint Gilles Vieux Marché vers les échangeurs Ouest et Est par la route actuelle restant en voie de servitude.

Le tracé "aménagement sur place" passe près des maisons et menace la qualité de vie de nombreux habitants riverains. Il suppose des voies d'accès aux parcelles et à la Zone Artisanale de Guergadic. Il condamne à terme le garage Philippo (4 emplois) car un garage en cul de sac n' a aucun avenir. Il rend également difficile l'accès aux vingt hectares de terre (côté Sud) que je loue à l'EARL LE HIR. Vous nous avez annoncé, pour ce tracé, un déblai de 350 000 m3 que vous devrez évacuer. Aucun cultivateur n'en désire.

Les voies de servitude des deux côtés de la 2X2 voies, les propriétés à racheter ainsi que les protections anti bruit risquent d'augmenter fortement le coût de ce tracé. Je tiens à préciser que sur les tronçons de la RN 164 Bis déjà mis en 2X2 voies, aucun ne passe à proximité des maisons et aucun ne coupe un village en deux comme ce serait le cas avec ce tracé pour le village de Curlan.

Le tracé Sud s'éloigne des habitations. Il longe le ruisseau de Saint Guen. Je suggérerai qu'il soit rapproché du ruisseau. Une partie des terres nécessaires à la nouvelle 2X2 voies sont exploitées par Mr Jean-Yves Bouffort dont le siège d'exploitation se trouve au lieu-dit Guerdinal. Pour pouvoir louer ces terres, il a dû acheter les bâtiments situés à Guergadic. Ces bâtiments sont en grande partie inutilisés. Certaines terres restant entre la nouvelle voie et le ruisseau de Saint-Guen pourraient être reboisées. Au départ de Pont Quémer, je pense qu'il serait possible de faire descendre le tracé plus à l'Ouest, plus droit

vers le ruisseau; ce qui limiterait l'impact sur les parcelles, sur les terres humides et l'éloignerait des habitations.

On peut donc constater que les variantes Nord et Sud permettent de conserver la route actuelle comme voie de servitude.

Un choix est à faire entre la qualité de vie des habitants du secteur de Curlan et les terres de cultures. A qui devez-vous donner la priorité?

Je vous ai fait part de mes réflexions. En vous demandant de bien vouloir les étudier, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Marcel RAULT

**Sujet:** Avis sur variantes.

**De :** "> Albert GREMY (par Internet)" <associa.nal.164@gmail.com>

**Date :** 08/07/2014 14:37

**Pour :** m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

ASSOCIATION ASSOCIA.NAL.164

2 Coët-Prat

22530 St-GUEN

Lors de sont assemblé général du 30 juin 2014, notre association à étudiée les différentes variantes soumises à la concertation publique du 10 au 11 juin, section COLMAIN – CAUREL.

Après concertation, nous soumettons les avis suivants:

\_ Le projet nord pénaliserait, d'avantage les habitants de St-GUEN tant au niveau visuel, sonore,

qu'environnemental, sans compter la dévaluation des biens immobiliers de chacun.

\_ Le passage de la 2x2 voies aux nord interférerait, de façon considérable la qualité d'accueil des

jardins du BOTRAIN.

Écologiquement: Impact sur les abeilles et les richesses botaniques (espèces devenues rares tant

végétales qu'animales).

Économiquement: Pertes et retombées économiques locales (restauration, hôtellerie).

\_ Sur le tracé Nord, le viaduc de 250m sur 25m de haut, hors échelle humaine dénaturerait, le charme intime et naturel de la vallée de POULANCRE.

\_ Les servitudes du projet Sud, seraient plus favorable au développement de la zone de Guergadic.

\_ Il faut considéré la différence de qualité des terrains impactés pas les différents projets. Il s'avère

que les terrains côté Sud sont moins bien classés que les terrains du tracé Nord.

\_ Citoyens de l'état, nous nous opposons aux incohérences, des coûts résultants des indemnisations

nécessaires au agriculteurs. Ces derniers étant pénalisés par une perte, de production sur le long

terme aux conséquences financières.

\_ Prévoir l'avenir, par le projet Sud afin d'assurer la liaison future vers PONTIVY .

Pour l'association,

Le président

GREMY Albert

Sujet: RN 164 - Mûr de Bretagne  
 De : "> Michel JEGO (par Internet)" <michel.jego1@orange.fr>  
 Date : 08/07/2014 17:34  
 Pour : m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint notre courrier concernant l'aménagement de la RN 164 à Mûr de Bretagne.

Salutations.

— Pièces jointes : —

Courrier DREAL Bretagne - RN 164.odt

19.6 Ko

à

D.R.E.A.L.  
 Aux responsables chargés de la  
 mise en 2x2 voies de la RN 164 à  
 Mur De Bretagne

Mesdames, Messieurs,

Voici vingt ans que le projet retenu à l'époque de mise à 2x2 voies de la RN164, à vu le jour en aménagement sur place pour les secteurs Pont-Quémer, Kerbotin et Curlan, sans aucune concertation avec les gens concernés malgré une pétition de soixante riverains opposés.

2014, voici à nouveau, le projet ressort des cartons avec trois variantes:

#### La variante en aménagement sur place

Elle suscite beaucoup d'inquiétude de la part des riverains concernés, 60 habitations à moins de 100 m de l'axe de la future voie. Du jamais vu... Nous pensons, dans le cadre d'aménagement de cette RN 164, il faut venir à Mur De Bretagne pour voir ça...

Pour notre part, habitant le village de Kerbotin, nous sommes directement touchés. Ce projet se situe en face de notre habitation. La voie la plus proche sera à moins de 45 mètres en remblai d'une hauteur de 5 mètres, selon le profil de l'ancien tracé. Notre sortie actuelle serait supprimée. Nous avons une certaine inquiétude de devoir vivre dans un tel environnement et notre bien n'aura plus aucune valeur.

La loi Barnier interdit toute construction nouvelle à moins de cent mètres de part et d'autre de l'axe d'une voie express. Mais, il en est rien quand il s'agit d'implanter un tel ouvrage de ce type à proximité des habitations. Nous en arrivons à nous poser la question: la meilleure formule serait-elle pas l'expropriation?

Avec une indemnisation de nos biens à leur juste valeur, sachant qu'il y en aura d'autres tout au long de ce projet. Nous en comptons sept pour les zones très proches, entre Pont-Quémer et Guergadic, en plus des deux existantes.

#### Le projet en aménagement sur place va à l'encontre des objectifs recherchés

A savoir:

- mauvaises dessertes routières et développement économique pour la zone de Guergadic
- expropriations des maisons d'habitations
- village coupé en deux
- une exploitation agricole privée d'un accès direct à la majeure partie de ses terres situées au sud
- la mort à court terme du garage Philippo, celui-ci étant desservi par une voie en cul-de-sac à partir de l'échangeur du Coët-Prat
- l'extension de la zone de Guergadic en sera limitée
- une mauvaise desserte routière pour les villages de Kerbotin, Curlan et la zone de Guergadic

- un coût supérieur au tracé nord
- 350 000 mètres cubes de remblai excédentaire qu'il faudra bien mettre quelque part. Mais où?

#### Le projet sud

- préserve le développement de la zone de Guergadic coté nord
  - assure une bonne desserte au garage Philippo et à la zone
  - traverse des terres agricoles donc nécessite de réserve foncière
  - demande la démolition d'un hangar de stockage de céréales du GAEC de Coët-Drien à proximité de la coopérative Triskalia
  - crée des nuisances visuelles et sonores identique à l'option ASP pour les villages de Pont-Quémer, Kerbotin, le moulin et le manoir de La Roche
- Ce tracé est moins pénalisant pour nous par rapport à la variante ASP, mais ne nous convient pas car il se rapproche de notre voisin Meur Le Bris Maurice.

#### Le projet nord nous semble être le meilleur compromis.

C'est un projet en ligne droite ou presque, digne d'une route moderne à vitesse élevée par rapport au tracé tortillard en aménagement sur place.

- son viaduc préservant au mieux la zone natura 2000
  - les villages de Kerbotin, de Curlan, Pont-Quémer et de La Roche seront épargnés
  - conservation des voies de dessertes en l'état actuel pour Curlan, Kerbotin, la zone de Guergadic et le garage Philippo
  - pas de pénalisations pour les extensions futures, tant du côté nord que du côté sud de la zone d'activités de Guergadic
  - meilleure desserte pour la commune de St Gilles-Vieux-Marché (route restant en son état actuel)
  - préservations des nuisances sonores et visuelles du manoir et du moulin de la Roche
- Les collectivités devront créer des réserves foncières pour dédommager les agriculteurs et propriétaires (si le projet voit le jour). Dans huit à dix ans, certains agriculteurs concernés seront à la retraite.

En conclusion, il est clair que notre choix va vers la variante nord, pour les raisons évoquées. Quelque soit le projet retenu, il y aura toujours des insatisfaits.

Messieurs les décideurs, vous aurez à choisir entre la conservation de l'intégralité du village de Curlan, la préservation des habitations et du cadre de vie des résidents concernés (de jeunes couples avec enfants ce sont installés ces dernières années) et quelques parcelles agricoles. Nous aimerions que vous portiez autant d'attention aux riverains que vous ne le faites pour la préservation de la faune et de la flore de la zone natura 2000. Au cas où la variante aménagement sur place serait retenue, nous demandons à être expropriés et que nos biens soit indemnisés à leur juste valeur. De plus, la constitution d'un comité de défense nous semble indispensable.

Salutations.

Etabli à Mur De Bretagne le 05 juillet 2014.

Meur JEGO Michel  
 Mme JEGO Noëlla

## MISE à 2X2 voies de la RN 164 à MUR de BRETAGNE

Commentaires de Nadine LE POMMELLEC, 107 rue du Président Wilson 92300 LEVALLOIS PERRET

Messieurs,

Je suis propriétaire de la maison d'habitation située dans la forêt à l'ouest de la Ville Jan, au Nord des établissements Satim.

Je remarque 2 points importants dans vos propositions de variantes:

### 1. Absence de proposition de variante au niveau de la Ville Jan

La variante dite Sud passe effectivement au sud de la RN164 actuelle au droit de Guergadic, et au droit de Curlan, mais passe exactement sur ma maison d'habitation à la Ville Jan, soit au Nord de la route actuelle.

La variante dite Aménagement sur place suit effectivement le tracé de la RN164 actuelle au droit de Guergadic et au droit de Curlan, mais passe exactement sur ma maison d'habitation à la Ville Jan, soit au Nord de la route actuelle.

La variante dite Nord passe effectivement très largement au nord de la RN164 actuelle au droit de Guergadic, et au droit de Curlan, mais passe à environ 50 mètres au Nord de ma maison d'habitation à la Ville Jan.

J'en conclus que la Ville Jan ne se voit proposer aucune option, sauf le choix entre la destruction complète ou des nuisances intolérables.

### 2. Absence de suppression de la zone accidentogène du carrefour de Toul Houz

Aucune de vos 3 variantes ne propose de suppression du carrefour de Toul Houz, alors que vous justifiez entre autres ce projet de 13 kilomètres pour 100 M€ par l'amélioration de la sécurité. Construire des viaducs pour sauver l'escargot de Quimper est certes louable, mais ne devriez-vous pas également étudier le moyen de sauver des vies humaines ?

En conclusion, et comme suite aux 2 points ci-dessus, je vous propose d'étudier la proposition suivante :

Comme il est clair que la variante dite Nord a votre préférence, je vous propose de lui apporter la modification suivante : **utiliser l'option Aménagement sur place au droit du carrefour de Toul Houz et de la Ville Jan.**

Je mets en avant les arguments suivants :

- Les habitations touchées par le tracé à cet endroit seront les mêmes que celles affectées aujourd'hui par le tracé de la RN 164. Rappelons à ce propos que les habitations devant être acquises dans ce cas au Carrefour de Toul Louz sont, pour l'une, désaffectée, et pour l'autre, à vendre. Ceci corrobore le

fait que les habitations situées près d'une route sont à terme abandonnées. Par contre, l'exploitation agricole de Kermur et ma propriété de la Ville Jan sont totalement préservées.

- ce choix n'entraînera pas la création de déblais et remblais sur la zone de Kermur/Villejan et n'impliquera donc pas l'utilisation d'explosifs aux conséquences non maîtrisables. Elle n'occasionne pas d'effet de coupure supplémentaire par rapport à la situation actuelle. Aucune zone boisée, classée ou non, n'est inutilement détruite ou coupée. La faune n'est aucunement touchée. Le site de la Côte de Mûr est préservé dans son état actuel.

- le carrefour de Toul Houz sera supprimé et des vies seront préservées.

**Etudier et réaliser cette option, c'est par conséquent minimiser les impacts écologiques et environnementaux, et réaliser l'objectif d'amélioration réelle de la sécurité.**

**Ce choix est possible.** Il avait été présenté lors de l'Enquête d'Utilité Publique de juin 1996.

Faites en sorte que cette concertation ait vraiment une utilité en revoyant ce projet, et en minimisant ainsi les risques juridiques ultérieurs. Merci.

Le 10 juillet 2014



Imprimé par BRAGUIER Alain - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

**Sujet:** Opinion de Nadine Le Pommellec

**De :** "> Nadine.LePommellec@ldcom.com (par Internet)" <Nadine.LePommellec@ldcom.com>

**Date :** 10/07/2014 22:52

**Pour :** m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Messieurs,

Veillez trouver ci joint mes commentaires sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 à Mûr de Bretagne.

Meilleures salutations

Nadine Le Pommellec

— Pièces jointes : —

Concertation Publique 10-07-2014.pdf

30.6 Ko

Sujet: RN164

De : "> Albert Grémy (par Internet)" <albertely@gmail.com>

Date : 11/07/2014 21:27

Pour : m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

GREMY Albert

2 Coët-Prat

22530 St-Guen

Enfin pour en finir provisoirement, comment s'expliquerait le choix de bétonner des terres ,de plus fortes valeurs sur le projet Nord alors qu'au Sud l'acquisition par répartition semble bien plus équitable, pour une terre de moindre valeur.

Aux responsables du projet 2x2 voies CAUREL-COLMAIN.

Puisqu'il faut coûte que coûte une 2x2 voies pour satisfaire une minorité influente, bétonnage oblige etc... Je soumet mon avis suite à votre demande pour la concertation.

L'adoption du tracer Nord serait d'une indécence tragique à tous points de vues.

Les jardins du BOTRAIN un pied dans le goudron par proximité, projet porteur de diverses pollutions, qu'advierait-il de la faune et la flore qui mérite plus qu'une attention particulière en cet endroit,(Natura 2000 où est-tu).

Vous prétextez le développement de la Bretagne qui l'est déjà bien plus en rapport à d'autres régions, et cependant vous semblez négliger un demi-échangeur au niveau de CAUREL, en référence de l'article de monsieur le maire de CAUREL, paru dans la presse régionale.

Pourtant, il s'agit bien là de fixer, le tourisme autour de GUERLEDAN.

Dans ce projet Nord, un bloc de béton de 250m de long sur 25m de haut, serait érigé dans cet écrin naturel qu'est la vallée du POULANCRE, comment supporter une tel erreur qui serait définitive.

**Sujet:** projet de déviation de mur de bretagne  
**De :** "> Olivier POTTIER (par Internet)" <ol.pottier@wanadoo.fr>  
**Date :** 10/07/2014 23:11  
**Pour :** m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Il est aberrant qu'une commune touristique comme celle de Caurel n'aie pas l'assurance d'une bretelle d'accès rapide à la nationale 164 du côté Est de la commune.

**Sujet:** P&T Technologie - Concertation dans le cadre de la déviation de la RN164 au niveau de Mur-de-Bretagne  
**De :** "> Matthieu Le Drevo (par Internet)" <ledrevo@pt-technologie.fr>  
**Date :** 11/07/2014 15:38  
**Pour :** <m164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>  
**Copie à :** <alain.braguier@developpement-durable.gouv.fr>, "Anne Couetil" <couetil@pt-technologie.fr>

Bonjour,

P&T Technologie développe, construit et exploite des parcs éoliens notamment dans les Côtes d'Armor.

Nous travaillons actuellement activement sur la commune de Mur-de-Bretagne pour y implanter un parc éolien en continuité de celui de Saint Guen. Nous avons appris dernièrement en nous rendant sur site qu'une concertation est en cours sur le projet de déviation de la N164 au niveau de Mur-de-Bretagne.

Nous souhaitons par ce courriel porter à votre connaissance le projet éolien en cours de développement. Nous vous adressons ci-joint copie de la zone que nous étudions ainsi que la délibération du conseil municipal. La zone d'étude est délimitée en bleu qui correspond à la zone restée libre située à plus de 500m des habitations. En effet un des principes du développement de parcs éoliens est que les éoliennes doivent être au minimum distantes de 500m des habitations.

Une des variantes que vous envisagez, la variante sud, pourrait passer à proximité immédiate des éoliennes et pourrait impacter voir condamner notre projet.

Merci de tenir compte de notre parc éolien pour la mise en œuvre de la déviation de la RN164.

Nous restons bien évidemment disponible pour vous transmettre plus d'information.

Meilleures salutations.

**Matthieu LE DRÉVO**  
Responsable Technique



Val d'Orson, rue du Pré Long  
35770 Vern-sur-Seiche  
Tél. : + 33 2 99 36 04 15  
Mobile : +33 6 80 21 74 39  
Email : [ledrevo@pt-technologie.fr](mailto:ledrevo@pt-technologie.fr)  
[www.pt-technologie.fr](http://www.pt-technologie.fr)

Afin de contribuer au respect de l'environnement, merci de n'imprimer ce courrier que si nécessaire.  
Before printing this message, make sure it is necessary. Save paper, save resources.

— Pièces jointes : —

Parc éolien Mur-de-Bretagne.PDF

826 Ko

18 JUL. 2012

COMMUNE DE MUR DE BRETAGNE  
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil douze, le douze juillet à dix-neuf heures trente, le conseil municipal légalement convoqué s'est réuni à la mairie en séance publique sous la présidence de M. TILLY Georges, Maire.

Etaient présents : TILLY G. - CADORET J.L. - COJEAN F. - CORNIQUEL L. - DAVID J.P. - DUBOIS P. - LOUESDON D. - LE BIHAN E. - LE MERCIER O. - LE POTIER M.A. - MERLE D. - THOREUX S.

Absent : LORETTE Thierry

Pouvoirs : ALLANO P. à THOREUX S. - EDY L. à COJEAN F. - HUBY C. à MERLE D. - LE BRIS B. à LOUESDON D. - LE NAGARD Ph. A CADORET J.L.

Secrétaire de séance : LE BIHAN Emmanuelle

Date de convocation : 5 juillet 2012

Nombre de conseillers : en exercice : 18 - présents : 12 - votants : 17

**OBJET : PROJET DE PARC EOLIEN.**

Monsieur le Maire rappelle que l'entreprise P & T Technologie de Rennes a présenté au conseil un projet de parc éolien sur la commune de Mûr-de-Bretagne.

**LE CONSEIL MUNICIPAL,  
après en avoir délibéré,  
à l'unanimité,**

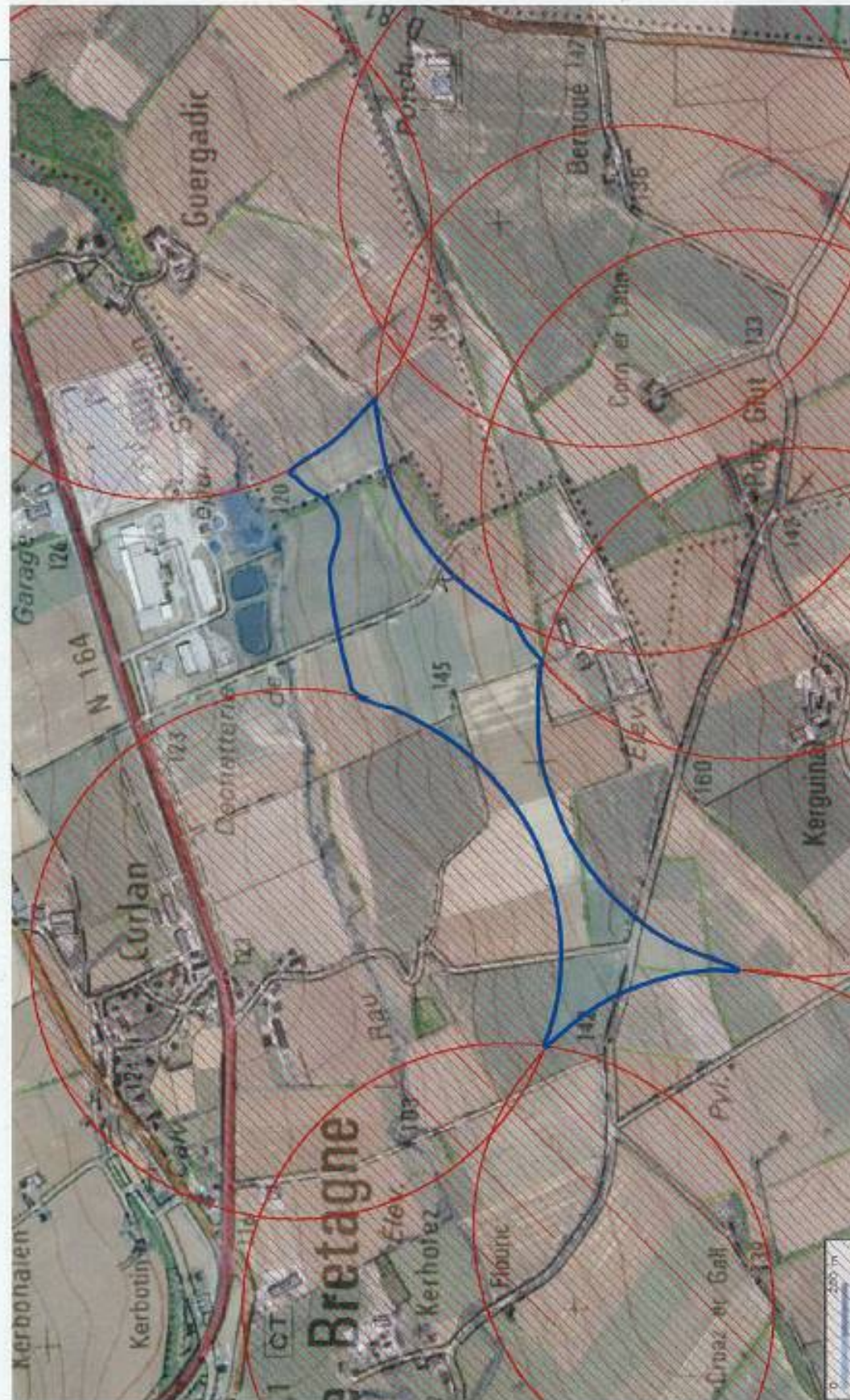
- **DECIDE** d'autoriser l'entreprise P & T à poursuivre leur étude concernant l'implantation d'éoliennes sur la commune.
- **AUTORISE** par conséquent l'entreprise P & T Technologie à prendre contact avec les administrations, les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles concernés par le projet.

Pour extrait conforme,  
Le Maire,

Affiché et transmis le 12 juillet 2012 à  
la Sous-Préfecture de GUINGAMP.  
Le Maire,



Aire d'implantation







Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



Le papier de ce cahier est certifié PEFC N° 10/31-714. Cette garantie signifie que les matières premières sont issues de bois récoltés dans des forêts gérées durablement. Nous respectons la législation environnementale et préservons les richesses naturelles pour les générations futures.

The paper of this exercise book is PEFC-certified N° 10/31-714. This guarantee means that the raw materials come from sustainably managed forests. We respect environmental legislation and preserve natural resources for future generations.

**Calligraphe**

LIGNE 7000

96 pages - 70g/m<sup>2</sup>

Format 21x29,7cm - Papier surfon  
MADE IN FRANCE

96 pages/48 sheets - 5/5



3 210330 071251

www.clarefontaine.com



**RN164 - PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**SAINT-CARADEC**

**Notice d'information :**

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**

Mr Le Corre Hervé demeurant La croix de 9<sup>e</sup> Guidic  
22 600 9<sup>e</sup> Caradec, étant propriétaire de terrain  
agricole situé sous le tracé de la future  
RN 164 demande

- qu'une réserve foncière soit constituée  
sur la commune de 9<sup>e</sup> Guen via la GBAFER
- qu'un aménagement foncier soit prévu  
sur la commune de 9<sup>e</sup> Guen pour reconstruire  
un espace agricole digne de ce nom

Le 10 juillet 2014

*J. Le Corre*

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



Le papier de ce cahier est certifié PEFC N°10/31-714. Cette garantie signifie que les matières premières sont issues de bois récoltés dans des forêts gérées durablement. Nous respectons la législation environnementale et préservons les richesses naturelles pour les générations futures.

The paper of this exercise book is PEFC-certified N° 10/31-714. This guarantee means that the raw materials come from sustainably managed forests. We respect environmental legislation and preserve natural resources for future generations.

**Calligraphe**

LIGNE 7000

96 pages - 70g/m<sup>2</sup>

Format 21x29,7cm - Papier sulfuré  
MADE IN FRANCE

96 pages/48 sheets - 5/5



www.calligraphe.com



**RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**SAINT-CONNEC**

**Notice d'information :**

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**

La période de concertation pour le grand public, sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr de Bretagne, étant terminée,  
Je soussigné, Rolland LE LOSTEC, Maire de Saint-Connec, déclare clos le présent registre, qui a été mis à la disposition du public du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014.

Aucune observation n'a été consignée au registre.


A Saint-Connec,  
le 12 juillet 2014.

Le Maire  
ROLLAND LE LOSTEC



Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



  
NF ENVIRONNEMENT  
Cahiers-NF 391  
Cette marque NF Environnement conjugue qualité et environnement : aptitude à l'usage, limitation des impacts environnementaux liés à l'impression et à la fabrication du papier et du produit.  
AFAQ AFNOR Certification,  
11, rue Francis de Pressensé, 93571 LA PLAINE SAINT DENIS  
CEDEX - FRANCE - www.marque-nf.com



PAPIER VELIN SURFIN 70g  
96 PAGES 21x29,7cm  
REF. 16-106 - 0,9x5 PETITS CARREAUX  
3 020120 000169

MADE IN FRANCE

HAMELIN



**RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**CAUREL**

**Notice d'information :**

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**

Le 11 juillet 2014 à 12 heures,

le délai d'enquête étant expiré,

Je soussigné, Monsieur Jean-Louis MARTIGNE, Maire de CAUREL,

déclare clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 de 9 heures 30 à 12 heures.



Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



Le papier de ce cahier est certifié PEFC N° 10/31-714. Cette garantie signifie que les matières premières sont issues de bois récoltés dans des forêts gérées durablement. Nous respectons la législation environnementale et préservons les richesses naturelles pour les générations futures.

The paper of this exercise book is PEFC-certified N° 10/31-714. This guarantee means that the raw materials come from sustainably managed forests. We respect environmental legislation and preserve natural resources for future generations.

**Calligraphe**

LIGNE 7000

96 pages - 70g/m<sup>2</sup>

Format 21x29,7cm - Papier sulfuré  
MADE IN FRANCE

96 pages/48 sheets - 5/5



www.calligraphe.com



PEFC  
10-31-714

Certifié PEFC

Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.  
pefc-france.org



PARIS  
DE LA RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

**RN164 - PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**MÛR-DE-BRETAGNE**

**Notice d'information :**

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

JÉGO GILLES CURLAN MUR DE BRETAGNE

JE SUIS CONCERNÉ PAR LE TRACÉ SUD

ET AMÉNAGEMENT SUR PLACE.  
CONCERNANT LE TRACÉ SUD, PARCELLE DE  
TERRE COUPÉE EN DEUX, MOINS DE 200 M  
DE LA MAISON, DONC IMPACT SUR LE BRUIT.  
LA PARCELLE CONCERNÉE DEVIENT DIFFICILEMENT  
EXPLOITABLE.

M<sup>r</sup> Bouffart Jean-Yves. Kerquinel. Mûr de Bretagne -

- Cher Monsieur -

après examen des Projets de Tracés de Réaménagement de la RN164,  
il a été constaté que deux versions semblent plus adaptées. Pour la  
défense des intérêts agricoles, environnementaux et de la tranquillité  
Publique :

Principalement : Variante « aménagement sur place » et subsidiairement  
variante « Nord ».

La première présente l'intérêt de reprendre le tracé existant et donc de  
limiter les emprises notamment sur quersgachic où l'on avait déjà des  
réserves foncières pour l'extension en 2 x 2 voies  
au niveau du lieu-dit « curlan » il y a 30 ans le tracé ancien avait  
déjà réservé une maison d'habitation, un bâtiment d'élevage type longes  
et une grange -

si le tracé actuel est conservé, les bâtiments seraient expropriés ce qui  
seraient en moins - Mal par rapport à de nouvelles emprises foncières -

- ce tracé est donc déjà anticipé dans le cadre des activités agricoles -  
en revanche, la variante sud au même niveau serait extrêmement  
désirable vu l'impact supplémentaire sur les terres agricoles existantes



annuaire ; en plus de l'expropriation d'une Maison d'Habitation à  
quarante - en cours de reconversion en logements locatifs  
(autorisation d'urbanisme définitive) et des Patrimoine d'Élevage  
banque et stabulation qui s'y trouvent.

- cette dernière serait source de déséquilibre économique grave pour  
l'exploitation agricole de M. Bouffort Jean-Yves,

en espérant que ces observations soient prises en compte pour  
que le projet soit accepté.

Je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de M. et Mme  
considération la meilleure

M<sup>me</sup> Bouffort

Propriétaires : Habitation  
Terres (4 générations)

Tel: 02 96 26 01 14 -  
BÉRTHO Marie-Suzanne et Francis  
Curlan 22530 Offi de Bretagne.

À peine terminés les tracés de l'A.N.C. que voici la N.164 !  
Avec 3 variantes en plus !

Que de terres agricoles sacrifiées, de parcelles réduites en dentelles,  
sur les hauteurs, dans les vallées, sur les pentes sud du plateau, depuis  
Coët-Porrec jusqu'à Colmain ! Le meilleur du tissu agricole est touché  
ainsi que la meilleure exposition des cultures : le versant plein sud !

"Un" PACTE d'Avenir pour la Bretagne" est adopté le 13-12-2013

"S'agit de ses axes majeurs, le plan agricole et agroalimentaire, a  
pour objectif de soutenir l'agriculture et les entreprises bretonnes".

"Pour une agriculture plus compétitive" : ces tracés vont à l'encontre  
de ces objectifs pour notre milieu rural.

Beaucoup de jeunes agriculteurs, des propriétaires ou locataires  
de terres, voient leur patrimoine, leur outil de travail menacé,  
amputé ; leur élevage touché, contrarié ; et combien de maisons !...  
d'habitat divers !... Perte en valeur des Biens !...

DONC, NON aux VARIANTES NORD/SUD !

On nous parle "d'escargots de Quimper, de chauves-souris  
de fleurs..." pourquoi pas de "grenouilles vertes aux yeux bleus!"...  
Mais qui se soucie, VRAIMENT, des impacts HUMAINS, SONORES  
ou autres ; des nuisances que l'on ne découvre que trop tard (vous  
prévoyez + de 4000 véhicules / J.R., des désertes bizarres...).

Il y a des "solutions" nous répète-t-on !!! Mais à quel prix !

Personne n'évoque le devenir de la "VOIE VERTE" très  
prisée des familles, marcheurs, cyclistes, écuysers, touristes.  
"LA VOIE VERTE" est un atout touristique proposé par les Offices  
de Tourisme. Elle contribue, avec le lac de Guerledan, à rendre  
vivant "le Centre-Bretagne"

DONC, NON aux VARIANTES NORD/SUD !

Le choix ne serait-il pas d'améliorer intelligemment  
le tracé existant ! (Ronds-Points ; dégagements!...)

Préserveons au mieux "le grand village" de Curlan, ses  
habitants, sa vocation agricole, sa récente zone d'activités !

Restant conscients, que dans une société où il faut aller  
toujours plus vite, toujours plus loin, le modernisme continuera  
de "tuer l'humain" et "d'accentuer la désertification  
en milieu rural !

Pour M<sup>me</sup> et M<sup>me</sup> Bertho  
M<sup>me</sup> de Bgnc le 25 juin 2014

Tel: 02 96 28 53 21  
06 68 87 95 65

- GAEC Le Sergent  
Curlan 22530 Offi de Bretagne
- Indivision Le Sergent Curlan 22530 Offi de Bretagne
- Le Sergent Andrée Curlan 22530 Offi de Bretagne
- Le Sergent Jacqueline Le Bas de La Lande 22530 Offi de Bretagne

Madame, Monsieur,

Nous voudrions donner notre avis sur votre projet de la  
mise à 2x2 voies de la R.N. 164 au niveau du village de Curlan.

Tout d'abord, nous sommes concernés par vos 3 projets.

En effet, dans les projets SUD et ASP, trois de nos parcelles de terres sont touchées : ceci a une répercussion sur notre activité agricole. Nous sommes éleveurs de porcs. De ce fait, notre droit à produire est directement lié à notre surface de terres ; de plus, nous produisons des céréales et nous fabriquons notre propre aliment à la ferme afin de nourrir les animaux.

Cependant, votre projet NORD nous inquiète bien davantage.

En effet, ce tracé détruit une partie de notre élevage au bord de la CD 35, route de St Guen. Dans le bâtiment concerné nous avons notre atelier "maissage et porcelets", donc la base de notre production. Sachez que dans cette partie nous venons de rénover tout le "post-sevrage" et que nous venons de réaliser les travaux "NORME BIEN-ETRE ANIMAL" exigés par la Commission Européenne.

Les travaux ont un coût financier élevé et une baisse de l'effectif animal serait très néfaste à notre entreprise.

Par ailleurs, sur le Plan NORD, nous constatons que nos parcelles de terres sont coupées en deux et en biais. Sur le profil du terrain, la partie haute, restante, deviendra impossible à travailler dans la pente.

Enfin, sur ce tracé, les maisons de Kerbonalenc et du Bas de la Lande, nous appartenant, se trouvent juste au bord de la 4 voies. Ceci a un impact direct sur la valeur des maisons et les conditions de vie dans ces maisons : bruit, accès, vue...

D'autre part, l'Etat nous a déjà pris un terrain à Kerboten, pour la réalisation du précédent projet. Nous nous interrogeons sur la remise en question du travail et des frais déjà engagés.

En résumé, nous affirmons que le passage de la 4 voies

va avoir de grosses répercussions dans la région mûroise. Pour nous, la perte de notre outil de travail, la perte de nos biens privés, à savoir la terre agricole et les maisons d'habitation, mais aussi l'avenir de notre exploitation. Le passage de cette route anéantit le travail de plusieurs générations.

Vous comprendrez que nous avons toutes les raisons de nous opposer à ce projet NORD voire SUD, même si nous comprenons que personne n'ait envie de voir la route passer "chez lui!"

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleures salutations.

Fait à Eur de Bretagne  
le 27 juin 2014.

Pour la Famille le Sergent.

le Sergent

M<sup>r</sup> Queiro Geraud ex plaitant une ferme laitière à Rosabel. Deux parcelles sont concernées dont une se trouvant au sud du projet dont il faut prévoir un nouvel accès ou peut être des échanges amiable entre ex plaitant concernées par le projet.

La seconde parcelle est déjà acquise par les services des domaines, après avoir déterminé l'emprise exacte je suis intéressé d'acquiescer le restant éventuel de cette parcelle. Par ailleurs la perte de surface engendre une baisse de production qui s'avère néfaste pour l'exploitation.

Ros de Bretagne le 27 juin 2014

Queiro 5

Mme et M. IÉGO Michel  
Kerbotin  
22530 Hur de Bretagne

### Variante aménagement sur place.

Au cas où cette option serait retenue, nous serions directement touchés.

2<sup>ème</sup> route à 2x2 voies se situant à moins de 40 mètres pour la chaussée la plus proche de notre maison et posé sur un remblai de 4 à 5 mètres (voir plus)

Inutile de rester dans un tel environnement puisque nous n'aurions plus d'accès à notre propriété.

La valse des expropriations va avoir lieu pour les maisons d'habitations :

- 2 déjà actées à Pont-Quémou, d'autres en suspens
- 2 à Kerbotin en attente
- 4 minimum à Curlan
- 60 habitations à moins de 100m de l'axe de cette voie. Et combien à moins de 50m ?
- un village coupé en deux, pourtant des jeunes couples avec enfants y sont installés récemment.
- une très mauvaise césure du village.
- une exploitation agricole avec la majeure partie de ses terres, privées d'accès direct à son siège

- un garage desservi à partir de l'échangeur du Coët-Bat par une route en cul-de-sac. C'est la mort assurée.
- 2<sup>ème</sup> zone d'activités limitée dans son développement

Quand vous aurez vidé le territoire de ses habitants HE Bien ! vous aurez tout le champ libre pour réaliser vos projets

Hur de Bretagne le 30 juin 2014

M. Iégo

M. Iégo

FRELAUT Annie et André

Curlan

22530 HUR DE BRETAGNE

Si vous optez pour la variante "aménagement sur place" c'est ma maison ainsi que 3 autres que vous désolerez à Curlan.

60 habitations à moins de 100 mètres - 8760 véhicules par jour à l'axe de habitations à moins de 100 mètres.

Environnement la garage automobile et le site de Garage sont en grande difficulté -  
Pourtant pour leur maintien il faut...

des familles -

Mur de Bretagne  
le 10 juin 2015

M<sup>me</sup> Fraboulet Marie. y bonne  
Rivieraine non impactée par les travaux

+ Je suis contre le demi-échangeur optionnel  
secteur Botminy - Pourquoi?

Depuis plus de 20 ans, les routes se sont élargies  
disant pour l'attractivité économique  
les chiffres parlent d'eux-mêmes.

- La population de Mur de Bretagne a perdu  
50% de ses administrés de 4000 hbts, il reste  
encore 2100 hbts.

- les commerces, la poste, cafés nombreux n'existent  
plus au centre bourg de Caurel, seuls 2 restaurants  
tiennent leur épingle du feu.

- l'ancienne chat-café Senan a dû licencier, reste  
5 à 6 employés.

- Et le Pommélec a disparu!

- Combien de maisons à vendre!

Pour quelle raison vouloir défigurer notre belle  
vallée qui méritait mieux que cela!

- le demi-échangeur optionnel est loin d'être une  
priorité!

Stupide d'abîmer l'abords de cette anse de Landroa  
Nec. D'ailleurs cette anse a été aménagée par la

création d'une plage artificielle, installation de  
tablette publique désaffectée, patinage, espaces  
verts...

Est-ce à la collectivité de prendre en charge  
→ NE peut servir les intérêts privés de quelques  
particuliers qui ferment leur entreprise pendant de  
longs mois!

Beau Rivage n'est pas une station balnéaire!  
Déloger, détruire les habitats des hérissons,  
écureuils, hérons, toutes ces parcelles boisées  
nécessaires à leur tranquillité, quel dommage!  
les vrais touristes recherchent l'authenticité.

N'ayez crainte, ils sauront emprunter les échan-  
gents à l'est ou à l'ouest... tout apprécié  
les abords du lac et quand ils lèvent les yeux  
vers la colline, ils seront ravis de ne voir que  
du vert et encore plus ravis, nous, les locaux,  
fatigués de la couleur grise. Dites bon  
soir à la masse de notre centre de Bretagne!

Yvonne ROBIN Mur de Bretagne

Je reste opposé au projet du demi-échangeur  
optionnel que ce soit au niveau de l'entreprise  
SENAN ou de Botminy ce qui détruirait l'en-  
vironnement naturel et qui est très onéreuse...  
alors qu'il existe d'autres voies d'accès pour  
se rendre à Caurel!

1/ Il existe une route qui passe devant le Collège Paul Eluard qui mène à l'arsenal de Landrovan puis au Bourg de Caurel -

2/ Il existe une route qui mène au centre équestre de Tréffaut puis vers PORS-CANON et vers CAUREL -

3/ En prenant la 2<sup>ème</sup> voie, il existe une sortie → D95 en direction de St Belven puis à gauche, il y a 2 ronds points qui mènent à Beau-Rivage -

On s'y rend en 5 à 10 minutes en partant de Ulm, suivant la vitesse autorisée -

De plus, les impacts touristiques sont de courte durée. Il n'est pas possible de comparer Beau-Rivage à Caurel et la Côte d'Azur -

5 millions d'Euros pour un dem. échangeur optionnel ! c'est complètement de mesure -

Vu le contexte économique et les routes déjà existantes, il est impératif de gérer les dépenses des Finances Publiques et d'éviter le gaspillage -

Le Centre Bretagne se vide de sa substance (fermeture d'entreprises, licenciements, départ des professionnels de santé) qui préfèrent

s'installer dans de grandes villes ou sur la côte -

Je reste assez perplexe face à la croissance économique dans notre région Centre Bretagne -

(Pour les locaux, le principal atout demeure l'agriculture et les services)

Le projet est-il pertinent ?

La présentation de la variante "aménagement sur place" serait peut-être la plus sage... mais il y aura toujours des dégâts - - -

La priorité : protéger au maximum notre environnement (de nombreux efforts et projets réalisés devraient bien l'assez Rennes-Brest)

Le Centre Bretagne s'est déjà bien équipé depuis de nombreuses années -

Je ne suis pas opposée à l'évolution mais dans la juste mesure du projet : Il s'agit d'opter pour le juste équilibre, la voie du milieu dit-on - - -

F. BÉGIN  
4 Juillet 2014

Kubotin MUR DE 13 que

Après avoir étudié les plans des 3 variantes je m'affaiblis  
que les deux variantes Sud sont à 30 m d'espacement  
de ma propriété et avec une hauteur de  
la maison de 10 m. Aussi il faut faire une exposition  
ca peut être évitable avec le passage des  
véhicules.  
D'autre part dans le variante qui passe  
en plein de la village de Curban et Kubotin  
il y a 4 maisons prévues de passer aussi  
mon point de vue serait le projet Mosol  
ou aucune maison ne soit touchée seulement  
les terres agricoles  
MUR. le 7.07. 1971

Monsieur Marcel Paul  
Lotissement du BOCH BIDO  
22570 Val de Bretagne  
Tel. 0296285022

Je suis propriétaire d'une ferme située à Curban en  
Val de Bretagne que j'ai exploitée et que je loue à C. E. A. R. L. LEHIR  
ainsi que de 2 maisons de ferme ces propriétés bordent la R.N. 166 Bis.  
Quelque soit le tracé retenu je serai touché par les travaux.  
En effet le tracé Nord passe dans mes champs depuis le garage  
Philippe jusqu'au C.D. 35. Le tracé Sud passe aussi dans mes  
parcelles situées au sud du ruisseau de St Guen et l'aménagement sur  
place devant mes maisons et coupe la ferme en deux. Celle-ci compte  
15 ha au nord de la R.N. 166 Bis et 20 ha au sud.

Je trouve que le tracé Nord est plus fiable et est celui qui  
du fait d'un véhicule, préserver un mieux la pro Natura 2000

Il permettra une meilleure desserte de la vallée de Goulvenne donc de  
la commune de St Gilles-Ve-Marche vers les échangeurs ouest et est par  
la route actuelle restant en voie de servitude.

Le tracé aménagement sur place passe près des maisons et  
menace la qualité de vie de nombreux habitants riverains. Il suppose  
des voies d'accès aux parcelles et à la zone artisanale de Guegadic,  
Il condamne à terme le Garage Philippe (10 m<sup>2</sup>). Un garage en  
"cul de sac" n'a aucun avenir. Il rend difficile l'accès aux 20 ha  
de terre situés au côté sud que je loue à C. E. A. R. L. LEHIR.  
En vous nous avez annoncé pour ce tracé un déblai de 350000 m<sup>3</sup>  
que vous devez évacuer ou? Aucun cultivateur n'en désire.  
Les voies de servitude des deux côtés de la future 2 fois 2 voies  
ainsi que les propriétés à acheter et les protections anti-bruit  
risquent d'augmenter fortement le coût de cette variante. Je  
tiens à préciser que sur les tracés déjà en 2 fois 2 voies  
de la 166 Bis aucun ne passe à proximité des maisons et  
aucun ne coupe un village en deux comme ce serait le cas  
pour Curban.

Le tracé Sud longe le ruisseau de St Guen. Je  
suggérerai qu'il se rapproche au plus près du ruisseau.  
Certaines terres restant entre la nouvelle voie et le ruisseau  
pourraient être reboisées si ce tracé était retenu. Au départ  
de pont Quemen je pense qu'il serait possible de faire  
descendre le tracé plus à l'ouest, plus droit vers le ruisseau  
ce qui limiterait l'impact sur les parcelles, sur les terres  
fréquentées et l'éloignerait des habitations.

Les variantes Sud et Nord permettent de conserver la route  
actuelle comme voie de servitude.

Un choix est à faire entre la qualité de vie des habitants du secteur de Culan et les terres de culture

A qui devez-vous donner la priorité?

Je vous ai fait de mes réflexions, en vous demandant de bien vouloir les étudier, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

M. Rue de Bretagne Le 7 juillet 2014

Marcel Bruff

M. LE SORNE Laurent  
Mme JEGO Hermine

le 8/07/14.

Culan 22530 Mûr-de-Bretagne  
02 56 07 97 14

Nous sommes installés au village de Culan depuis un an et demi, nous avons acquis une maison appartenant à nos Grands-parents. Nous avons deux jeunes enfants et nous avons dû nous endetter pour cette acquisition.

L'aménagement dans le cadre de la mise en 2x2 voies de la RN164 nous inquiète, particulièrement la variante "aménagement sur place".

En effet, nous craignons:

- une dévalorisation de notre bien.
- des nuisances sonores et visuelles.
- une pollution accrue à moyen terme.
- un village coupé en deux sans possibilité de liaison directe.
- une mauvaise déserte routière du village.

Enfin, nous sommes solidaires des habitants les plus exposés.

M. et Mme Ety Jean-Claude  
Pont-Quemer  
22530 Mûr de Bretagne

Compte tenu des traces des variantes aménagement sur Place et sud et des impacts sur notre maison située à ☉ de l'ouest

Nous nous prononçons pour la Variante Nord. Cette dernière générant moins de nuisances pour nous (bruit, vue, Paysage...)

Mûr de Bretagne

le 8 juillet 2014

~~Ety~~  
Edu

LE BIHAN Joseph & Agnès  
Propriétaires des bâtiments et terrain  
du Gige Philippe  
le Bohain  
22530 Mûr de Bretagne  
Tel. 06 07 77 29 38

Installés en 1972 en bordure de la RN164 en face de la nouvelle RN à 4 voies à venir. Depuis, nous avons vu venir un projet de RN164 à 2x2 voies en 1993 avec passage sur notre affaire - Nous avons reçu ce projet avec une grande angoisse (Impossible à quantifier) - Après diverses interventions auprès de plusieurs personnalités phillipps, nous avons reçu un courrier nous disant que cette route n'était pas à l'ordre du jour pour les prochaines années - (André de Brézet) En 2012, nous vendons notre fonds de Commerce à Yann Philippe (notre ancien carrier) et sa compagne Patricia Moisan - en gardant la propriété des Murs - En 2014, suite d'avenir, on trouve de l'argent (?) et la RN164 devient prioritaire - Il est bien entendu, qu'aucun de vos projets ne peut nous convenir. Nos emplois, une entreprise avec 5 personnes et un investissement personnel et financier récent, quel avenir leur promettez-vous? - Il ne faut pas y penser, un avenir en perspective - Nous ne pouvons imaginer, un meilleur avenir, par la priorité de l'entreprise -

le 09 07 2014

~~Le Bihan~~  
Le Bihan

M. et Mme PHILIPPO

propriétaire du garage PHILIPPO

compte tenu des 3 tracés envisagés l'avenir du garage est impacté.

Surtout dans l'aménagement sur place un garage en cul de sac équivaut à la mort du garage. Soit 5 emplois et un garage acquis en 2012. quel avenir pour nous???

le 09-07-14

~~Philippe~~

supplément au niveau National perte de chiffre d'affaire important. chiffre station service sera en chute libre et la vente de Véhicule via Notre hall d'exposition ne sera plus rigoron sur rue d'ou baisse de ventes Véhicule. D'ou nouveau amon-

~~Philippe~~

gant la station service Obligatoire avant couet Pat

M. et Mme LE DRUGOFF Robert  
propriétaire du corps de ferme, le + au Sud du village de Pivalon (à côté ferme 5115 SE 30)

actuellement non impacté par le tracé actuel. j'ai mis en vente mes bâtiments, en cours de transaction avec M. Birckle site Lamman (engagement chez le notaire à Louvain)

- maison exposé plein sud avec rivière à 100 m  
- la future variante suit de figure complètement l'arrondissement, la nuisance est autant visuelle que sonore, d'autant plus que la route communale → à bonne sera passage inférieur, ce qui rebasera d'autant le terrassement de la nouvelle route

Etis vous prêt à vous substituer à la place de l'existant financièrement - au cas où vous n'annoncerai le l'acquisition.

Je suis pour un tracé Nord

~~Philippe~~



Marc Bertho - Propriétaire.

Je suis favorable à la Variante Nord  
pour l'urbanisme.

Cette Variante est destructrice de terres  
agricoles fertiles Espaces plein sud situation optimale  
pour des récoltes de céréales abondantes.

Cette Variante Nord souffrira dans plusieurs  
domaines d'activités la vie des habitants et leurs.

Je suis pour le maintien de la voie verte  
(sentier basal général) qui fait la joie des familles  
des touristes et vététistes.

Donc non à la variante Nord.

Je suis favorable à la Variante  
à ménagement sur place.

Variante pour laquelle l'Etat a acheté  
et fait des maisons des terrains depuis  
quelques années, un rattachement au  
Boulevard de Henri afin de dynamiser les  
activités commerciales et artisanales  
municipales.

Marc Bertho le 9/07/2014

Donc oui à Variante "ASP"

M<sup>me</sup> et M<sup>me</sup> Roland Daniel et Suzanne Le Bas de la  
Lande leur de Betagne 22530 propriétaires  
et leurs enfants Guy-Noël et sa femme Marie-  
Christine exploitants nos terres.

La Variante Nord nous causeme car elle  
traverse la meilleure terre en Biais - et  
penalisera nos enfants pas facile à cultiver ensuite  
N'aurait-il pas mieux <sup>valoir</sup> que cette voie soit  
construite il y a déjà ~~XX~~ années.

pour la famille Roland  
Suzanne

M. et Mme Le Drogoff Laurent  
Le Batrain

Mur de Bretagne

Nous soutenons la variante sud pour plusieurs raisons.

À contrario, la variante Nord est très pénalisante.

Dans la variante sud le potentiel des terres agricoles impactées ne concerne que des terres de moins bonnes qualités.

Certaines exploitations voient peut de visibilité dans l'avenir de leur outils de production et de transmission et aussi leur habitation surtout de la cas des couples.

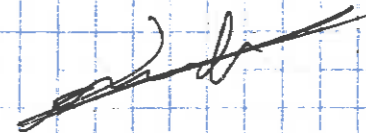
Nous perdons l'accessibilité dans la variante nord car nous possédons un cheptel laitier.

Nous demandons l'intervention du conseil municipal pour préempter afin de créer une réserve foncière et un rattachement partiel.

Nous remarquons une tévadorisation des jardins de Batrain qui sont un des sites touristiques les plus importants

qui vient de se voir remettre un label

Nous vous prions de prendre en compte tous ces éléments à l'élaboration de ce projet.

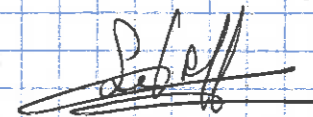
 10.07

Le DROGOF Jean Yves et Marine  
propriétaire des parcelles situées au Coët. Prat à St Jean

Pétitionnement la variante Sud qui a un moindre impact sur nos parcelles agricoles.

Cette variante présente aussi beaucoup moins de gêne pour l'activité de l'élevage laitier que conduit aujourd'hui nos enfants car les parcelles situées autour des bâtiments d'élevages sont préservées.

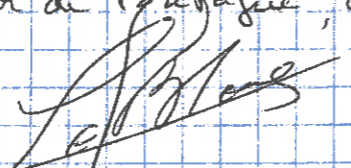
même en allant une ~~fois~~<sup>préface</sup> pour cette variante une importante surface agricole serait sacrifiée et un préjudice important sur la production agricole.  
# MUR de Bretagne le 11.07.



J'a soussignée, Rigaux LeBlond Françoise, l'associe totalement au choix de la majorité des riverains du secteur TH et des administrés de Mur de Bretagne, qui ont opté pour la Variante Nord.

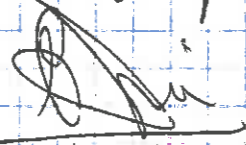
Habitante du hameau de Certan depuis 1985, propriétaire de deux habitations restaurées par nos soins, 21

mon mari défunt et moi-même, je m'oppose absolument au projet de la Variante "aménagement sur place" qui entraînerait de graves préjudices ~~et~~ moraux et financiers à notre population, que je ne détaillerai pas sur ce cahier, puis que j'ai le 11/07/14, adressé un courrier personnel à la DREAL Bretagne, à son Président, aux ingénieurs, afin de leur exposer point par point les raisons de ce choix pour la Variante Nord qui, nous semble à la population concernée et à moi-même, l'option la plus sage, la moins dommageable, la plus directe, la plus harmonieuse, tout en répondant aux exigences actuelles. Fait à Mur de Bretagne, ce 11/07/14



Je soussignée, M<sup>me</sup> de Lu et moi-même, je m'oppose au projet de la route sur la RN 164, car on n'aura plus de sortie direct, nous serons obligés de traverser le village. De plus, ~~et~~ nous perdons 3 à 4 ha ce qui impacterait l'élevage déjà étant juste en plan d'épandage.

Sinon la variante Sud nous coupe la parcelle en 2 donc encore impactant pour l'exploitation.



Covenant Olivier  
Bachelot-Hourdin Claude

Nous habitons à Kermur, siège de mon exploitation

Je suis femme agriculteur, installée en production laitière depuis 4 ans, après le départ en retraite de mes parents. Mon exploitation compte 62 ha de Surface Agricole Utile (SAU) pour 48 vaches laitières et la suite. Mon système d'alimentation est basé sur le pâturage et ralise pleinement les 40 ha accessibles des sièges d'exploitation. Le reste des terres est à quelques kilomètres.

Les études de voie rapide sur la RN 164 sont anciennes et je les avais pleinement intégrées à mon projet d'installation. Je perdais certes de la surface, mais l'emplacement prévu ne changeait pas la structure de l'exploitation. Cela pris en compte, j'ai investi dans la construction de bâtiments d'élevage (stabilisation vaches laitières) adaptée à mon système d'exploitation. Le projet est en cours de finalisation.

Les différentes variantes aujourd'hui proposées pour la mise en 2x2 voies de la RN 164 posent le problème différemment.

- Les pertes nettes de SAU sont plus conséquentes (environ 12 ha contre 8 auparavant).

- Les traces proposées sont aussi plus près de la maison d'habitation, ce qui induira des nuisances sonores importantes et une dépréciation du bien, sans compter la qualité de vie dégradée.

- De plus, l'échangeur prévu sur les lieux dits Le Queb et Travanic est déplacé en grande partie sur mes terrains que j'exploite, ce qui n'est pas sans entraîner

des problèmes sur mon exploitation : les terres situées de l'autre côté ne sont plus accessibles à mes animaux, soit environ 14 ha. Il ne resterait plus que 14 ha accessibles à mon troupeau.

La moindre accessibilité de mes terres entraînerait un coût de production plus élevé (mécanisation, stockage, distribution, gestion des effluents), du travail quotidien plus conséquent et beaucoup de temps pour transférer mes animaux de l'autre côté (en plus de l'achat d'une bétailière que je n'ai pas à l'heure actuelle).

Le système d'alimentation serait alors basé sur le maïs ensilage, bien loin de mes projets de système pâturant à l'impact environnemental largement réduit, que je souhaitais continuer à développer.

Mon exploitation est totalement remise en cause par la destruction parcellaire induite par l'échangeur

Les solutions qui se posent à moi sont limitées. Etant coincé entre une départementale à l'Ouest, une quatre voies au Sud et une vallée à l'Est, les aménagements fonciers possibles ne feraient au mieux que remplacer les pertes dues au projet. La solution qui m'est proposée, à savoir l'élargissement du pont sur la D767 pour me permettre de passer mes bœufs ne me convient pas pour 2 raisons :

- Cela provoque un trajet trop long pour les laitières (3 allers-retours quotidiens)

- Cela ne me permettrait qu'un accès sur 2 à 3 ha supplémentaires. La parcelle située au Sud-Est du canal de

Coul-Blouy ne m'étant que prêtée pour entretien par la commune de Vieux de Bretagne. Je n'ai donc aucune sécurité d'accès sur mes parcelles suivantes.

Le développement de l'exploitation est donc impossible à moyen et long terme.

Il me semble que la solution la plus simple serait de déplacer l'échangeur de quelques centaines de mètres à l'Est, plus ou moins à l'endroit prévu dans le projet précédent de 1998. Quelques petits aménagements me permettraient ainsi de maintenir la structure et l'accessibilité de mon exploitation. Et donc son avenir.

Vous pouvez utiliser mon adresse mail (tom-tom\_22@hotmail.fr) pour nous tenir informés de la suite du projet.

Merci de votre compréhension,

Olivier Lavenant et David Bachelot-Moulin

## Enquête publique

- Consultation -

**Réclamé depuis la décision de créer l'échangeur du Zélo, le demi-échangeur, à la sortie EST de Caurel, est vital pour le développement du secteur économique de la Commune, basé essentiellement sur le tourisme. A plusieurs reprises les élus de Caurel l'ont réclamé et le réclame encore :**

-voir délibération du 15 mai 1997

-à retenir aussi la réunion du 17 janvier 2001 (DDE/Service Grands Travaux) au cours de laquelle Mr Gaston PORTEFAIX, Conseiller Général, obtient que la solution retenue pour l'implantation d'un demi-échangeur localise celui-ci au niveau de la voie communale de Kerlabour. Il obtient également l'appui de Mr Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Equipement.

-Voir délibération du 26 avril 2002

-en 2003, Mr Gaston POINT fait parvenir à la commune de Caurel, suite à une réunion, le synoptique de la RN 164 faisant apparaître au titre de la section Mûr de Bretagne-St Gelven, le demi-échangeur de Kerlabour desservant Caurel.

A ce jour, et malgré la DUP obtenue en 1997 aujourd'hui caduque, les travaux sur notre secteur n'ont pas été engagés et les fonds attribués à d'autres secteurs de la RN 164.

Tout au long des réunions qui ont eu lieu depuis 2003, je suis intervenue pour rappeler la nécessité de cet échangeur.

Lors de la réunion du 14 février 2014, suite à la présentation de Mr POIVRE de différentes solutions pour le demi-échangeur, j'ai précisé contrairement à ce que les services de l'Etat laissaient entendre que ce n'était pas pour un gain de temps que ce demi-échangeur était demandé mais que c'était surtout pour avoir une vitrine sur la RN 164, vitrine dont Caurel est désormais privé depuis la mise en place de l'échangeur du Zélo.

**Mr LE FUR, député et Mme LE CLEZIO, Conseillère Générale, présents à la réunion, ont appuyé ma demande.**

Toujours lors de cette réunion, Mr STRZODA, Préfet de Région a rappelé que La RN 164 était un dossier prioritaire pour l'Etat et que l'échangeur demandé sera soumis à la concertation comme le reste du projet.

**Mr LAHELLEC, vice-président du Conseil Régional a, quant à lui, rappelé que le Conseil Régional était à l'écoute des habitants et que ces travaux devaient avoir comme objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants, des usagers de la route et de permettre le développement économique du secteur.** Nous ne pouvons qu'applaudir de tels propos. Maintenant il reste à les mettre en œuvre! J'espère que le Conseil Régional tout comme l'Etat auront à cœur de nous aider dans cette voie.

Personne n'ignore les crédits conséquents que ces travaux de mise à deux fois deux voies et la construction d'un échangeur dans notre secteur vont nécessiter.

Réaliser un viaduc pour permettre de sauvegarder les chauves-souris, pourquoi pas ! Je respecte beaucoup les animaux et nous nous devons de les protéger mais les Caurellois qui ont investi pour le développement économique de Caurel ont, eux aussi, le droit d'être défendus.

**Il faut réaliser un accès direct à notre site de Beau-Rivage à partir de la RN. C'est un projet faisable techniquement.** Son coût est de l'ordre de 5 M d'Euros mais qu'importe ! Cette dépense est utile, elle permettra de faire mieux connaître le site de Guerlédan. Plus il y aura de touristes sur Beau Rivage plus nos commerçants travailleront. Et quand on a du travail à l'heure actuelle, on est heureux. Nos enfants continueront à investir.

Il faut développer le centre Bretagne. N'oubliez pas que notre territoire n'est pas desservi par le train. Il n'y a que la RN 164, véritable colonne vertébrale du centre Bretagne, elle doit rester un lien commercial.

Elle doit desservir au mieux le site touristique de Beau Rivage, notre campagne et nos habitants.

Que ce projet de 1/2 échangeur voie le jour! Nos impôts seront alors bien utilisés et nous pourrions continuer à en payer... Ne mettez pas le site de Beau Rivage à l'écart de ces touristes potentiels que sont les usagers de la RN 164

Je dois rappeler aussi la promesse qui avait été faite à propos des aménagements paysagers qui auraient permis aux usagers de cette RN 164, entre St Gelven et Caurel, de profiter d'une vue panoramique sur le site de Guerlédan. Promesse non tenue ! Des plans de ces aménagements sont toujours disponibles en mairie de Caurel.

Plusieurs responsables politiques déplorent dans leurs discours que le centre-Bretagne n'attire pas assez, qu'il faut lui permettre de se faire connaître, de se développer. C'est le moment de nous aider ! **Cet échangeur permettra de nous faire connaître des usagers de la route.** A nous ensuite de les inciter à venir se ressourcer dans un cadre verdoyant, à profiter des eaux calmes du lac de Guerlédan et surtout à revenir nous voir.

*plus beau site du Centre Bretagne*

Mme P. DROUZ-COLLON  
Conseillère municipale de CAUREL  
(Ex. maire de cette commune)

En observant les cartes en mairie de Jû de Bretagne, je m'aperçois que le 1/2 échangeur n'est indiqué que par une simple tache de couleur, à Botminy qui fait partie de la commune de Jû. Il faut lire la légende pour savoir qu'il s'agit en fait d'un 1/2 échangeur de Kerlabour que réclame CAUREL. Puisque, d'après les propos de M. le Préfet de Région, il devait être étudié comme le reste du projet, il aurait dû y figurer clairement. J'ose espérer que cela ne présage pas d'un entêtement pur et simple.

Fait à Jû de Bretagne  
le 11.07.14

*[Signature]*



Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



Calligraphe

Format 21x29,7 cm - 96 pages / 48 sheets  
20 g/m<sup>2</sup> - Modèles France - Ref. 7125



www.clairefontaine.com



**RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHÉ**

**Notice d'information :**

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

le 11 juillet 2014

Alors que le gouvernement explique qu'il faut absolument réduire les dépenses, la construction de viaducs, même pour des ouvrages saisis, me semble une dépense excessive qui va sans doute retarder encore le projet.

Il faudrait veiller à ce que Saint-Gilles-Vieux-Marché village fleuri et la Vallée de Pauleuca soient bien indiqués à la sortie de la 4 voies.

La "variante Nord" prend trop de terres agricoles.

Mme de Saint-Pierre  
La Quélinne  
Saint-Gilles-Vieux-Marché

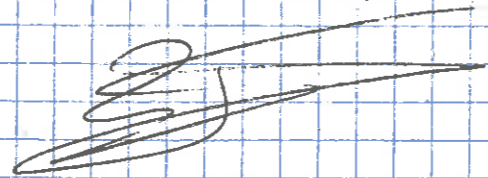
le 11 juillet 2014

La variante avec 2 viaducs me semble complètement inadaptée concernant le passage des véhicules en provenance de St Gilles Vieux Marché. En effet, beaucoup de camions préfèrent des axes par le long de St Gilles Vieux Marché pour des raisons de sécurité en provenance de Colney. La bretelle de raccordement par Bassac est en part et sans dimensionnée. On aurait préféré un élargissement à 2 x 2 voies avec bretelles d'accès et de sortie directes. D'autre part, en période d'instabilité budgétaire par les communes, la construction de 2 viaducs est très dispendieuse sans réel intérêt pour l'environnement quoique au dire certains environnementalistes. Il espère que l'on sera associé à des groupes de travail avant la décision.



signature pour donner le meilleur compte rendu  
pour notre territoire

Laurent Bertho, maire de  
Saint-Gilles-Vieux-Marché



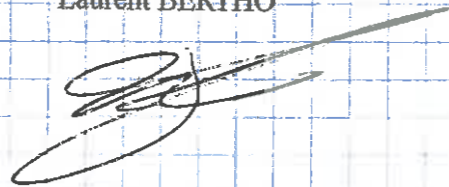
La période de concertation pour le  
grand public, sur le projet d'amé-  
nagement de la RN 164 dans le  
secteur de Mûr de Baccagne, étant  
terminée,

Je soussigné, Laurent BERTHO, Maire  
de Saint-Gilles-Vieux-Marché,  
déclare clos le présent registre,  
qui a été mis à la disposition  
du public du 10 juin 2014 au 11  
juillet 2014.

Deux observations ont été consignées  
au registre.

A Saint-Gilles-Vieux-Marché,  
le 12 juillet 2014.

Le Maire,  
Laurent BERTHO



Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014



Le papier de ce cahier est certifié PEFC N° 10/31-714. Cette garantie signifie que les matières premières sont issues de bois récoltés dans des forêts gérées durablement. Nous respectons la législation environnementale et préservons les richesses naturelles pour les générations futures.

The paper of this exercise book is PEFC-certified N° 10/31-714. This guarantee means that the raw materials come from sustainably managed forests. We respect environmental legislation and preserve natural resources for future generations.

**Calligraphe**  
LIGNE 7000

96 pages - 70g/m<sup>2</sup>

Format 21x29,7cm - Papier surfin  
MADE IN FRANCE

96 pages/48 sheets - 5/5



3 210330 071251

www.calligraphe.com



**RN164 - PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE  
MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)  
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

**SAINT-GUEN**

**Notice d'information :**

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

**Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.**

**L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.**

**Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.**

**Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.**

Le 5-07-2014 Au Sujet de la mise à 2x2 voies  
Section = Colmain - Caurel.

Je soussignée Mme Amicaut Gerthe Isabelle,  
et constate que :

- Le viaduc de 150m sur 25 mètres de hauteur, ne respecte en rien le charme de la Vallée de Paulancro; Le Viaduc respecte les exigences européennes mais détruit le cadre lui-même -
- De plus le projet Nord serait plus nuisible au niveau sonore, visuel, et pollution, sans compter que les terres agricoles victimes d'expropriation sont de meilleures qualités que sur le projet Sud -
- Il engagera plus d'impacts sur les biens immobiliers des particuliers également -
- Les Jardins du Botrain seraient trop pénalisés par une grande route, si proche ! et le Garage "le Bihan" également - alors que - le projet Sud permettrait le développement de la zone de Guergadic et le raccourcement vers Pontivy -
- Pensons aussi au coût des indemnités des agriculteurs (dans le projet Nord) pour leurs pertes au long terme ! Evitons le gaspillage d'Argent Public !!

~~Il s'agit~~

St Guen, le 9/07/2014

ASSOCIATION ASSOCIA.NAL.164  
2 Coët-Prat  
22530 St-GUEN

Lors de sont assemblé général du 30 juin 2014, notre association à étudiée les différentes variantes soumises à la concertation publique du 10 au 11 juin, section COLMAIN – CAUREL.

Après concertation, nous soumettons les avis suivants:

\_ Le projet nord pénaliserait, d'avantage les habitants de St-GUEN tant au niveau visuel, sonore, qu'environnemental, sans compter la dévaluation des biens immobiliers de chacun.

\_ Le passage de la 2x2 voies aux nord interférerait, de façon considérable la qualité d'accueil des jardins du BOTRAIN.

Écologiquement: Impact sur les abeilles et les richesses botaniques (espèces devenues rares tant végétales qu'animales).

Économiquement: Pertes et retombées économiques locales (restauration, hôtellerie).

\_ Sur le tracé Nord, le viaduc de 250m sur 25m de haut, hors échelle humaine dénaturerait, le charme intime et naturel de la vallée de POULANCRE.

\_ Les servitudes du projet Sud, seraient plus favorable au développement de la zone de Guergadic.

\_ Il faut considéré la différence de qualité des terrains impactés pas les différents projets. Il s'avère que les terrains côté Sud sont moins bien classés que les terrains du tracé Nord.

\_ Citoyens de l'état, nous nous opposons aux incohérences, des coûts résultants des indemnisations nécessaires au agriculteurs. Ces derniers étant pénalisés par une perte, de production sur le long terme aux conséquences financières.

\_ Prévoir l'avenir, par le projet Sud afin d'assurer la liaison future vers PONTIVY.

Pour l'association,  
Le président  
GREMY Albert



Madame LE POTTIER Michelle

le 09/07/2014 à St-GUEN

1 coët-drezo 22530 St-Guen

Au

Dreal de BRETAGNE

\*La mise en 2x2 voies du secteur de Mur de Bretagne ,en choisissant la variante NORD m'impacte sur la vue environnementale de mon habitation à Coët-drezo car détruisant tous les arbres centenaires et aussi la faune et espèces rares qui y subsistent

\*Je préfère la variante SUD qui aura moins d'impacte sur l'environnement et favorisera pour l'avenir le tronçon reliant la route de PONTIVY

\*Lors de la journée de concertation à Mûr- de-Bretagne le 24/06/2014 monsieur BRAGUIER responsable d'opération m'a promis qu'il y aura un mur réflectorisant ou merlon au niveau du Coët -Prat, afin de protéger des bruits sonores et de la pollution ,les habitants du ,Coët-Prat, Coët-Drézo et de St-Guen,soyez assuré de ma vigilance sur ce point

\*A ma connaissance les terrains agricoles qui seraient traversés par la variante NORD,ont une valeur marchande bien plus élevée que les terrains traversés par la variante SUD et, seraient très endommagés, par la non accessibilité et contraintes diverses ,sociales et économiques pour les exploitants agricoles

\*Nuisances importantes aussi au niveau des hameaux de CURLAN et KERBOTIN par le passage au NORD

\*Pertes économiques et touristiques si passage de la 2x2 voies au nord car présence des jardins botaniques labellisés du BOTRAIN et aussi le garage PHILLIPO, qui est très utile pour les habitants du secteur et de navigation

J'espère que mes doléances individuelles seront prises en compte afin qu'aboutisse la variante SUD

LE POTTIER MICHELLE



Mme Gemy Lathier

A St Guen le 08/07/2014

2 Coët-PRAE

22 530 St Guen

Messieurs de la DREAL,

Je conteste le projet de la variante Nord

Impact des Habitations, petit village

des exploitations agricole

- Un jardin du Botrain de 2 hectares

- Les richesses botaniques

- Sur les espèces animales et végétales

Dénaturation de l'environnement sur le paysage

sur un grand viaduc de 250 mètres

de 25 mètres de haut

- Economique : Tourisme, restaurations, Hôtellerie

Je suis plus favorable pour la variante Sud

car il aurait moins d'impact sur le paysage,

les exploitations, l'habitations au niveau des maisons

- sonore, pollution, environnement

Habitant de Coët-PRAE, je désire avoir un mur anti-bruit et des arbres

- J'espère que ma contestation sera prise en

compte

(4)

Cher Monsieur Dabet,

Ref: CONCERTATION AU SUJET DE L'AMENAGEMENT DE LA RN164  
2x2 VOIES PROPOSE ENTRE COLMAIN-ST.GUEN-MUR DE  
BRETAGNE-CAUREL ( Juin-Juillet 2014 )

Comme residents de La Ville Neuve, St. Guen, nous voudrions faire des observations  
suivantes a ce sujet:

1. C'est evident que la projection de la Grande Route Ouest prévue, doit  
reconcilier les buts commerciaux, touristiques, agricoles, environnementales,  
des habitants de ces communes de Centre Bretagne, sans mention d'accélérer  
les vitesses du trafic Rennes-Brest en diminuant à la fois, les effets de  
pollution et de bruit. Quel défi!
2. Variante Nord au Vallon Du Poulancre.

La proposition est de construire au dessus la Vallee du Poulancre, paysage  
charmant de petit échelle, boisé, avec des ruisseaux, cascades, rochers, surtout  
naturel, protégé par un status national haut de gamme de Natura 2000, un  
viaduc de 230m de long par 25m de hauteur. Quelle horreur! N'importe que  
cette construction est projetée d'être a coté du site Natura 2000 même, quand  
on compare la taille du petit chemin (D63 - 7m maximum de largeur ) vers le  
bourg de St. Gilles du Vieux Marche ( pop. 340 ), avec l'échelle monumentale  
du viaduc proposé, c'est claire que celui-ci est visuellement et  
aesthetiquement inappropriée. Il nous parait qu'ici les critères de vitesse,  
commerces et techniques ont emportées sur les considérations  
environnementales de ce lieu du Poulancre, qui est une des destinations plus  
populaires parmi les habitants et touristes, non seulement pour la beauté de  
son paysage, mais aussi pour la biodiversité, les flores, faunes, amphibiens  
exceptionels qui y habitent depuis très longtemps.

3. Variante Nord aux Jardins du Botrain.

Ici, tout proche de la RN 164 2x2 voies proposé, nous avons un jardin de  
seulement 2 hectares, vraiment extraordinaire, classé comme Jardin  
Remarquable par l'Association des Parcs et Jardins de Bretagne. Bien connu  
même parmi les familles locales, que des des visiteurs, amateurs et  
professionnels de jardinage, ce jardin unique, crée par la famille qui occupe le  
Manoir du XVIII et leur associés, est un agrément de tourisme très important  
dans ce coin. Les propriétaires, utilisant ni insecticides, ni pesticides,  
accueillent des enthousiastes de jardinage de partout en Europe et plus loin. En  
occupant un terrain assez limité, évidemment c'est vulnérable si la pollution et  
bruit arrivent aux alentours. En designant la Variante Nord comme envisagé,  
encore on est en danger de détruire un aspect de la vie de ce patrimoine qui est  
irremplaçable

## 4. La Route Variante Sud de St.Guen au Vallon du Poulancre.

Cette trajectoire se dirige vers le sud de la zone commerciale à Guérgadic, juste après avoir quitté l'intersection nouvelle à Coet Prat, St.Guen. Ainsi, comme la route projetée passe un peu au sud de la route N164 actuelle, ça a l'avantage de s'éloigner d'une mesure du dit Coet Prat, Coet Drezo, un quartier de St.Guen avec des maisons notables historiques, et les autres résidences autour de ce coin du bourg. En plus, cette variation de route va laisser le terrain cultivé à l'ouest de l'Etang à St.Guen, aux alentours des Jardins du Botrain, et au nord de Curlan comme maintenant, sans déranger la productivité des fermes ici. En même temps, ça épargne les Jardins du Botrain des conséquences négatives d'une Grande Route tout à fait aux limites de ses jardins exquis et célèbres.

Cette projection, en s'éloignant vers le sud de Guérgadic va mitiger les effets du bruit etc. sur les habitants de Curlan, et en passant après le Pont Quemer, c'est prévu de rejoindre la projection Variante Sur Placé. Ici, les 2x2 voies deviendront 2 chaussées à 2 niveaux. La hauteur proposée de 6.5 et 7.5 mètres au dessus le fond de cette partie de la vallée entre Mur de Bretagne et le chemin vers St.Gilles du Vieux Marche, paraît en échelle beaucoup plus sympa avec le paysage ici. Visuellement, la situation des chaussées vers le fond de la vallée aura un impact moins agressif, plus en sympathie avec les environs qui sont en grande partie boisés et naturels. Cette option a le mérite de mettre à part la Vallée du Poulancre avec ses sensibilités environnementales.

## 5. En conclusion, on ne peut pas ignorer que les effets de l'aménagement prévus

du RN164 2x2 voies seront profonds, ou pour les habitants humains, ou pour les habitants faunes. En appréciant l'essai de donner une précision scientifique aux effets de bruit, pollution, etc. sur le terrain de Centre Bretagne qui va être touché par ce projet, nous avons remarqué que les statistiques contiennent un élément, de plus ou moins grand, de speculation. Autrement dit, de conjecture! Ce n'est pas un argument de ne rien faire: au contraire, c'est une proposition que la "solution" en ce moment soit surtout pragmatique viz un mélange des meilleures aspects de toutes les Variantes proposées. En particulier il nous semble très important que par toute la route les arbres adultes existantes soient retenues, que les haies soient remplacées, et de grandes plantations boisées et aménagements paysagers doivent minimiser les impacts négatifs d'un projet tellement significatif. Nous étions, par exemple, déçus que entre Colmain et Coet Prat, la route RN164 désignée va passer très proche de plusieurs hameaux, qui, sans être protégée par planting, talus etc, vont devenir presque inhabitable à cause de la pollution et bruit qui va les envahir. Au moins nous pouvons essayer, du point de vue écologique, d'extraire un résultat positive, sinon pour nous, mais les générations à suivre. Qui sait? - peut-être même les escargots de Quimper et les chauves-souris de la Vallée du Poulancre viendront dans le futur à apprécier le nouveau régime!

Sincerely,

Noel and Jenny Rowlinson

Rowlinson  
A. Rowlinson

10/07/14

Le Pottier Jean Yves

La Goyenne

22530 ST GUEN

ST GUEN le 11/07/2014

étant concerné par le projet de la mise à quatre voies de la R.N. 164 au lieu de la courtoise sur une parcelle que nous exploitons et dont nous sommes Propriétaires nous demandons la réalisation d'une réserve foncière afin d'échanger ce terrain par la mise en place d'une opération de remembrement

Jean Yves Le Pottier  
Le Pottier

Right Area to 4/07/2014

- **Annexe 11** : Communiqué de presse





Rennes, le 4 juin 2014

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164 Secteur de Mûr-de-Bretagne Lancement d'une concertation publique

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition. Cet objectif prioritaire est inscrit dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de la Région Bretagne le 13 décembre 2013.

Au-delà des travaux actuellement prévus dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014, l'État et la Région Bretagne ont décidé de préparer l'avenir et de futurs programmes d'investissements. Ces deux partenaires ont donc engagé un programme d'études, financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement pour chaque section restant à élargir et à les porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Le projet d'aménagement au niveau de Mur-de-Bretagne, qui concerne une section de 11km de longueur environ, se situe entre se situe entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est. Il reliera la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Caradec.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé.

Sur la base de ces études, **une concertation publique sur ce projet est organisée du 10 juin au 11 juillet 2014.**

Les objectifs de cette concertation sont :

- > **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > **Écouter** les avis de la population et de ses représentants
- > **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État, en lien avec le Conseil régional, de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

#### Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne : Marie VERGOS ☎ 02 99 33 42 11  
Région Bretagne - Odile BRULEY ☎ 02.99.27.13.55 ou 06.76.87.49.57

#### Comment s'informer ?

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier correspondant qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés :

- directement dans les mairies de Caurel , Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec et Saint-Caradec
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne :  
<http://www.bretagne.developpementdurable.gouv.fr/>.

#### Chacun est invité à participer à la :

**réunion publique**  
organisée le **lundi 16 juin 2014 à 18h30**,  
à la Halle aux Loisirs, Rue de la traversière – 22530 Mûr-de-Bretagne

La réunion se tiendra en présence des représentants de l'Etat et de Gérard Lahellec, Vice-président du Conseil régional en charge de la mobilité et des transports.

Les services de la DREAL organiseront également une **permanence**, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, le **mardi 24 juin 2014 de 10h à 17h**, en salle principale du Foyer Culturel, rue de Pont de Fer - 22530 Mûr-de-Bretagne..

#### Et pour participer ?

Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions :

- par courriel à l'adresse suivante [RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)
- dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Caurel, Mur-de-bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec pendant la période de concertation.

#### Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne : Marie VERGOS ☎ 02 99 33 42 11  
Région Bretagne - Odile BRULEY ☎ 02.99.27.13.55 ou 06.76.87.49.57

- **Annexe 12** : Principales coupures de presse

vendredi 6 juin 2014


  
ouestfrance-enligne.com

Journal Ouest-France du vendredi 6 juin 2014

Edition : Loudeac-Rostrenen - Rubriques : Mûr-de-Bretagne

Imprimer

## Une réunion publique sur l'aménagement de la RN164

La mise à 2 x 2 voies de l'ensemble de la RN164, qui vise à améliorer l'accessibilité et le développement du Centre-Bretagne, est un objectif majeur de l'État et de la région Bretagne. Au-delà des travaux actuellement prévus dans le cadre du programme de modernisation 2009-2014, les deux partenaires ont décidé d'engager un programme d'études afin de définir le contenu de nouveaux projets.

Au niveau de Mûr-de-Bretagne, ce projet concerne une section de 11 km, qui se situe entre Caurel et Colmain. Il reliera la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Connec.

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Bretagne a entamé des études préalables à la déclaration d'utilité publique et a étudié différentes variantes de tracé.

Sur la base de ces études, une concertation publique est organisée du 10 juin au 11 juillet. Au terme de la concertation, l'une des variantes sera retenue et approfondie.

Pendant toute la durée de cette concertation, le dossier est consultable à la mairie ou en le téléchargeant sur <http://www.bretagne.developpementdurable.gouv.fr>

Lundi 16 juin, à 18 h 30, à la Halle aux loisirs, réunion publique en présence de Gérard Lahellec, vice-président du conseil régional.

Mardi 24 juin, de 10 h à 17 h, au foyer culturel, permanence assurée par les services de l'État pour répondre aux questions du public.

Tous droits réservés.

Sauf autorisation, la reproduction, la publication de cette page pour utilisation publique et commerciale sont interdites.

Imprimer

avec Yannick Botrel. Ce sont les sections du PS qui devront les départager.

### ■ RN 164

La concertation publique pour l'aménagement de la RN 164 à St Guen et Mûr, débute. Le dossier peut être consulté dans les mairies de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen.

Les services de l'État tiendront des permanences les 24 juin de 10h à 17h à la salle principale du foyer culturel de Mûr-de-Bretagne, rue du Pont de Fer à Mûr-de-Bretagne

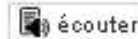
Pour donner votre avis ou poser vos questions, adressez un courriel à l'adresse suivante : [rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)

Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché, et Saint-Guen

LE COURRIER INDÉPENDANT  
VENDREDI 6 JUIN 2014

# RN 164. Trois tracés à l'étude à Mûr-de-Bretagne

Mûr-de-Bretagne - 17 Juin 2014



Trois variantes sont à l'étude pour l'aménagement de la RN 164 | Ouest-France



6



5



Achetez votre journal numérique

**Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne concerne une section de 11 km environ, entre Caurel, à l'ouest, et Colmain, à l'est.**

## La variante « aménagement sur place »

« **C'est la piste privilégiée** », explique Pierre-Alexandre Poivre, responsable de la Division de maîtrise d'ouvrage à la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Bretagne). Cette variante s'appuie sur le tracé actuel de la nationale. Deux viaducs seraient construits pour assurer le franchissement de la vallée du Poulancré, zone Natura 2000.

## La variante nord

Ce tracé minimise l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancré. Un viaduc de 250 mètres de long et 25 mètres de hauteur serait également construit. « **Cette variante serait plus visible dans le paysage et aura des impacts sur le milieu agricole** », ne cache pas le responsable de la Division de maîtrise d'ouvrage.

## La variante sud

Cette troisième hypothèse emprunte le même tracé en partie ouest que la variante « aménagement sur place », jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancré. Ce tracé contourne par le sud la zone d'activités du Guergadic avant de rejoindre la RN 164 actuelle. « **Il y aura davantage d'impacts sur le paysage et les espaces agricoles.** »

mercredi 18 juin 2014

Journal Ouest-France du mercredi 18 juin 2014

Edition : Cotes-d'Armor - Rubriques : 24 heures en Côtes-d'Armor

Imprimer

## RN 164 à Mûr : précision

A la suite de notre article « **RN 164 : trois tracés à l'étude à Mûr** », paru ce lundi, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne(Dreal) apporte cette précision : « **Aucune option d'aménagement n'est à ce jour privilégiée par rapport à une autre. Ce n'est qu'à l'issue de la concertation, et en tenant compte de l'ensemble des remarques portées sur ces options d'aménagement, qu'il s'agira pour l'État de retenir une variante qui sera approfondie.** »

Tous droits réservés.

Sauf autorisation, la reproduction, la publication de cette page pour utilisation publique et commerciale sont interdites.

Imprimer

## Mûr-de-Bretagne RN164. Concertation jusqu'au 11 juillet

Lundi soir, à la Halle aux loisirs, les services de la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) ont organisé une réunion de concertation publique sur la mise en 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne. Élus, particuliers et chefs d'entreprise de différents domaines d'activité y ont participé.

### Le trafic routier multiplié par deux d'ici 2035

Relancée en 2013, la déviation de Mûr-de-Bretagne revient sur le devant de la scène. Pierre-Alexandre Poivre, de la Dreal, a indiqué : « Nous avons décidé d'ouvrir au maximum l'information, par le biais de cette réunion. Un site internet et une ligne téléphonique ont été mis en place pour recueillir vos avis. Le premier projet date de 1990 au moins. L'achat des terrains et les expropriations sont caducs. La concertation, entre nous et vous, est prévue pour quatre semaines. Cette déviation est importante, le trafic routier passera de



Le public était nombreux pour cette réunion de présentation des différents tracés de la future 2x2 voies de Mûr-de-Bretagne.

3.500 à près de 7.000 véhicules par jour en 2035 ».

### Un viaduc pour contourner la vallée de Poulancre

Trois variantes du tracé ont été présentées au public avant que la séance de questions ne débute avec, entre autres, l'écotaxe, les zones humides et les réserves foncières. Même si les tracés évitent au maximum les habitations et les bâtiments agricoles, des mesures ont été prévues pour diminuer les nuisances résiduelles. Un viaduc de

250 m de long à 25 m de hauteur surplombera la vallée de Poulancre, classée zone Natura 2000. La variante historique a été présentée comme la moins agressive à tous les points de vue. Le public a mis en avant la perte de valeur des habitations et certaines divisions de parcelles agricoles.

### ▼ À noter

La concertation est ouverte jusqu'au 11 juillet. Une permanence sera tenue au foyer culturel le 24 juin, de 10 h à 17 h, pour recueillir les observations.

## Caurel RN164. Le maire « tombe des nues »

« Je tombe des nues », déclarait, Jean-Louis Martigné, mardi soir, à la suite de la réunion publique qui s'est tenue la veille, à Mûr-de-Bretagne (lire ci-dessus). Le maire s'est aperçu qu'une fois de plus la commune de Caurel avait été oubliée dans les aménagements de la future 2x2 voies de la déviation de Mûr-de-Bretagne.

### « Le demi-échangeur ne figure même plus sur les cartes »

« Cette déviation de Mûr-de-Bretagne est un projet de longue date. Des élus comme Gaston Portefaix, conseiller général en 2000, avaient défendu l'idée de la mise en place d'un demi-échangeur pour desservir le site de



Le maire tient à voir apparaître un demi-échangeur à l'entrée de la commune.

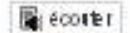
Beau Rivage et la commune de Caurel. Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, avait abondé dans ce sens début 2001 et un ouvrage était prévu

à Ker Labour. Lors de la présentation des différents tracés, lundi soir, le demi-échangeur ne figure même plus sur les cartes. Il est juste évoqué comme option dans le dossier en mettant surtout en avant non pas son utilité, mais son coût : 5 M€. Je pense que le non-suivi du dossier avec l'annulation de la DUP précédente où les terrains avaient déjà été achetés, coûte certainement plus cher que cet équipement indispensable pour la commune. »

Le maire va réunir son conseil municipal prochainement pour délibérer à ce sujet. Il doit également aborder le problème avec le conseil général et n'exclut pas une nouvelle intervention auprès de l'actuel ministre en poste.

## RN164 : Jean-Louis Martigné, maire en colère

Caurel - 19 Juin 2014



Facebook Twitter Google+

Abonnez votre journal numérique

### Entretien

Jean-Louis Martigné, maire de Caurel. Il réagit à la réunion de concertation publique, organisée lundi soir, à la Halle aux Loisirs, à Mûr-de-Bretagne, à propos de la mise à 2x2 voies de la RN164.

Vous êtes intervenu une première fois, lundi, lors de la réunion et vous voulez maintenant faire état de votre indignation. Expliquez-nous les raisons de ce mécontentement...

Une fois de plus, à Caurel, nous nous retrouvons dans l'incertitude. Y aura-t-il, oui ou non, un demi-échangeur, sur la 2x2 voies venant de Mûr-de-Bretagne, pour signaler Caurel, Beauvillage, le lac, la plage ? S'il n'y a pas ce demi-échangeur, tout cela n'existe plus au niveau touristique et c'est la mort annoncée de nos cinq restaurants actuels, bientôt six, du domaine de Guerledan, des deux campings. Un coup terrible porté à la commune. Or, lundi, les responsables de la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, N.D.L.R) nous ont parlé d'un demi-échangeur « optionnel » ! Il est effectivement indiqué sur les documents très détaillés reçus lundi matin en mairie, et que je n'ai eu le temps d'étudier qu'après la réunion publique. Ce demi-échangeur n'apparaît même pas sur les plans.

Un tel ouvrage coûterait cher, de l'ordre de 5 millions d'euros, en raison de nombreuses difficultés techniques, ont indiqué les responsables...

Et combien donc a coûté l'abandon du projet de 1997 ? Les études devenues inutiles ? Les expropriations ou les achats, devenus caducs ? Infiniment plus que ces 5 millions d'euros dont dépend la survie d'une commune.

Alors, qu'allez-vous faire ?

Nous battre. Tout reprendre à zéro. Contacter les élus, la population. Lors du plan de 1997, Gaston Portefaix, alors conseiller général du canton, avait monté un dossier et obtenu un demi-échangeur au niveau de la voie communale de Ker Labour. Nous avons, en mairie, ce dossier ainsi que les courriers signés de Jean-Claude Gayssot, alors ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. Des promesses que la Direction départementale de l'équipement a prises en compte.

20/06/2014

# Mûr-de-Bretagne

RN164 > 2x2 voies

## Le début de la concertation

Bernard Meyzie, directeur-adjoint de la DREAL et Pierre-Alexandre Poivre, responsable des services de maîtrise d'ouvrage, de la DREAL également, sont venus présenter à un public très concerné l'aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne.



### L'historique

Ce projet d'aménagement avait déjà fait en 1997 l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des terrains avaient été achetés, des propriétaires indemnisés, et, malgré les inquiétudes légitimes des riverains, tout semblait en bonne voie. Mais faute de financement, le plan est devenu caduc. Et tout est à refaire. Ou presque.

### Le nouveau projet

Il est à la fois plus global et plus ambitieux. Il doit également respecter de nouvelles règles, exigeantes, en matière de respect de l'environnement.

Pour l'instant, puisqu'en cette période de concertation, rien n'est figé, il se décline selon trois propositions :

1. L'aménagement sur place, soit suivre à peu près le tracé actuel de la RN164 en l'élargissant. Avantages : c'est le moins agressif, le moins perturbant, y compris au plan psychologique, puisqu'il recrée le tracé

Le public, composé de riverains, d'agriculteurs, d'élus, s'est montré attentif et réactif.

historique connu. Inconvénients : il est très proche des zones habitées de Curlan, de Kerbotin ; il prévoit la construction de deux viaducs pour le franchissement de la vallée de Poulancre.

2. La variante Nord. Avantages : elle n'exige plus qu'un viaduc pour la vallée de Poulancre ; elle préserve le hameau de Curlan ; la route actuelle conservée sert de desserte locale (comme aujourd'hui). Inconvénients : elle impacte plus lourdement le milieu agricole, menace les Jardins du Botrain, sera plus visible dans le paysage.

3. La variante Sud. Avantages : elle emprunte le même tracé en partie Ouest que la version « aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée de Poulancre. Elle contourne par le Sud la ZA de Guergadic et rejoint la RN actuelle à l'extrémité Est du projet. Inconvénients : elle aussi implique

l'existence de deux viaducs pour le franchissement de la vallée de Poulancre ; elle a d'importants impacts sur les espaces agricoles et sur le paysage.

### Des temps d'échanges

Les organisateurs de la réunion de concertation, l'ont bien précisé : « A ce stade, rien n'est figé. La concertation, une fois qu'elle est lancée, ne s'arrête plus. » Des outils existent pour s'informer ; le dossier de concertation est consultable dans les mairies du canton ainsi que sur le site [www.bretagne.developpement-durable.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.fr). Des rendez-vous sont organisés pour dialoguer, en particulier via Internet sur [rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr) ; une permanence des services de l'Etat, le 24 juin de 10 h à 17 h, au

foyer culturel.

À l'automne une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique. La variante retenue fera alors l'objet de nouvelles études.

### Des inquiétudes

« Ce projet, êtes-vous certains qu'il aboutisse ? » a lancé un participant qui ne plaisantait qu'à moitié, tant les riverains ont, depuis des décennies, été échaudés par les revirements. Les plus gros points noirs de l'actuel projet, au-delà des inquiétudes légitimes des riverains, concernent le viaduc (ou au pire, LES viaducs) à l'entrée de la vallée de Poulancre et le demi-échangeur promis puis en suspens qui tient en haleine la commune de Caurel, car sa survie touristique et économique en dépend.

Mardi 17 juin 2014 Le Télégramme

## RN 164 à 2x2 voies. La concertation publique lancée

Une concertation publique pour la poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (22), est organisée du 10 juin au 11 juillet. Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, concerne une section d'environ 11 km, entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est. Pendant toute la durée de la concertation, il sera possible de consulter le dossier, les études menées et les scénarios d'aménagement dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec et Saint-Caradec. On pourra aussi les télécharger sur le site de la DREAL Bretagne : <http://www.bretagne.developpementdurable.gouv.fr/>.

20/06/2014

RN 164 > Plémet et Mûr

## L'heure de la concertation

L'Etat, suite au « coup de gueule » des Bonnets rouges, a signé, le 13 décembre dernier, un pacte d'avenir pour aider au développement de la Bretagne. Dans celui-ci figurait l'aménagement en 2x2 voies de la RN 164. L'heure de la concertation est arrivée.

L'Etat et la Région, co-partenaires financiers de l'opération, ont décidé de préparer l'avenir et de futurs programmes d'investissements, en engageant un programme d'études financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement pour chaque section restant à élargir et à les porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Dans notre secteur, deux tronçons sont concer-

nés autour de Mûr et Plémet.

### De Caurel à Colmain

Pour ce qui concerne la partie mûroise, le projet concerne une section de 11 km entre Caurel et Colmain. Il reliera la déviation de Caurel à celle de St Caradec. La Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dréal), a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes qui font actuellement et jusqu'au 11 juillet, l'objet d'une concertation publique. Au terme de la concertation, il s'agira pour l'Etat, en lien avec le Conseil régional, de retenir une variante qui sera approfondie.

Pour ce qui concerne ce tronçon, on ne peut que déplorer cette nouvelle dé-

marche. Un précédent arrêté d'utilité publique avait été pris, mais il est devenu caduc faute d'avoir engagé les travaux à temps. Il faut donc repartir à zéro et lancer de nouvelles et coûteuses études. Quoi qu'il en soit, une réunion publique a eu lieu lundi à Mûr. Une permanence pour répondre aux questions ou prendre note des demandes aura lieu le mardi 24 juin de 10h à 17h, en salle principale du foyer culturel à Mûr. Chacun est aussi invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions par courriel : RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr ou dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Caurel, Mûr, St Gilles Vieux-Marché, St Guen, St Connec, jusqu'au 11 juillet.

### Le tronçon plémétais

#### ■ LA RN 164 À PLÉMET

Une réunion publique en présence des représentants des services de l'Etat et du Conseil régional, est organisée ce vendredi 20 juin, à 18h30, à Plémet (salle des réceptions de la mairie) dans le cadre de la concertation publique en cours sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 dans ce secteur.

Quant au tronçon plémétais, dont nous avons diffusé dans de précédentes éditions, dans ces colonnes, les diverses variantes, il intéresse une section de 8 km entre Bos Josselin à l'Ouest et la Lande aux Chiens à l'Est. Il reliera là encore deux tronçons déjà aménagés. Là encore, la concertation est lancée. Elle s'étendra jusqu'au 11 juillet. Une réunion publique est organisée en salle des réceptions de la mairie de Plémet, le vendredi 20 juin à 18h30 (lire ci-dessous). Comme pour Mûr, une permanence aura lieu le mercredi 25 juin de 9h30 à 16h30 en salle du conseil de la mairie de Plémet. Le dossier est consultable sur RN164-plemet@developpement-durable.gouv.fr et des registres d'expression sont disponibles dans les mairies de Plémet et Laurenan jusqu'au 11 juillet.

RN 164 > Conseil municipal

## La consultation avance



Les trois itinéraires proposés à la consultation.

Le conseil municipal de Mûr s'est prononcé hier sur les trois tracés proposés pour l'aménagement de la RN 164.

A l'heure où nous mettions sous presse, la décision des élus n'était pas encore connue. Mais en tout état de cause, il ne s'agissait là que d'un avis consultatif. L'Etat aura le dernier mot, et l'on sait que -surtout pour les décisions concernant la Bretagne-, il a l'habitude de n'en faire qu'à sa tête...

Reste qu'il semble bien décidé cette fois à aller au bout de l'aménagement de « la route de l'agroalimentaire », même si l'on peut s'interroger sur les moyens financiers qui, à l'arrivée, pourront être mobilisés compte tenu de l'état des finances du pays (il reste 300 à 400 millions d'euros à trouver, à parts égales entre l'Etat et la Région, co-financiers)...

Le projet mûrois donc, s'inscrit dans le cadre du fameux pacte d'avenir signé au plus fort de la révolte

des bonnets rouges, le 13 décembre dernier. Pour mémoire, rappelons que sur 162 km de route entre Châteaulin et Montauban-de-Bretagne, il en reste 64 à aménager, dont 20 km avec des financements inscrits, les 44 km restants (dont le secteur de Mûr) étant au stade d'étude.

Rappelons également que le tronçon mûrois avait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1997, et que les terrains avaient été acquis, mais le projet n'avait pas été réalisé et la DUP était devenue caduque. Il faut donc repartir à zéro, ce qui représente tout de même 850 000 euros d'études ! Il est vrai que l'Etat, on le sait, est très riche et peut se permettre une telle gabegie...

### Les diverses étapes

Bref. L'Etat a donc lancé une concertation concernant l'aménagement du tronçon mûrois. Cela a débuté par une réunion publique en juin, et donc par l'avis des élus jeudi soir, nous y reviendrons dans notre prochaine

édition.

Concertation car trois tracés sont proposés (voir plan). Elles ont quelques points communs : l'aménagement sur place sur 2 km, de la déviation de Caurel ; le tracé en partie est, entre le giratoire de Colmain et la RD 81 ; les deux échangeurs au niveau de la RD 767 pour desservir Mûr et de la RD 81 pour desservir St Gilles, St Connec et la zone d'activités, et un demi-échangeur optionnel pour desservir Caurel.

La variante « aménagement sur place » (ASP) est assez proche du tracé historiquement envisagé. Elle recherche la réutilisation maximale de la chaussée existante, par élargissement lorsque cela est possible.

La variante Nord passe en tracé neuf dans la section centrale du projet.

La variante Sud, similaire à la variante ASP en partie Ouest jusqu'à la route de St Guen (Pont Quémer), passerait ensuite en tracé neuf au Sud de la vallée de Guer-gadic.

### Avantages, inconvénients

Le passage le plus délicat serait le franchissement de la vallée du Poulancre, un site sensible à préserver. Dans tous les cas, un ou des

viaducs seront nécessaires, ce qui représente des opérations coûteuses.

Chaque variante a ses avantages et inconvénients. L'ASP est la plus proche des zones habitées, mais elle crée moins de « coupures » du territoire. C'est aussi celle qui préserve le plus les terres agricoles et qui s'insère le mieux dans le paysage. Mais il faudrait y créer un itinéraire de substitution. La variante Nord aurait un impact certain sur les activités agricoles. Mais c'est aussi la meilleure solution de franchissement du Poulancre, et elle s'éloigne des hameaux les plus importants, tout en passant très près du jardin du Botrain. En revanche la RN 164 actuelle constituerait l'itinéraire de substitution.

La variante sud a les mêmes limites que la variante ASP dans le franchissement du Poulancre. L'impact du tracé neuf dans la vallée du ruisseau de St Guen impliquerait un impact paysager et agricole supplémentaires. En revanche elle s'éloigne des hameaux les plus importants, et il faudrait créer en partie un itinéraire de substitution.

Dans tous les cas, il resterait à régler le problème du demi-échangeur de Caurel (5 millions d'euros), optionnel dans chaque projet.

J.F. Podevin

### > Trois variantes

La variante ASP nécessiterait l'acquisition de bâtiments vers Curlan et Coët Prat. 60 habitations se situeraient dans une bande de 100m par rapport au projet. La surface agricole impactée serait de 46,6 ha ; la surface de zone humide de 2,5 ha, la surface de boisement de 10,2 ha et les excédents de matériaux de 350 000 m<sup>3</sup>. Son coût est estimé à 103 millions d'euros.

La variante Nord ne nécessiterait pas d'acquisition de bâtiment. 28 habitations se situeraient dans une bande de 100m par rapport au projet. La surface agricole impactée serait de 52,2 ha ; la surface de zone humide de 2,2 ha, la surface de boisement de 8,3 ha et les excédents de matériaux de 120 000 m<sup>3</sup>. Son coût est estimé à 101 millions d'euros.

La variante Sud nécessiterait l'achat de bâtiments vers Curlan. 30 habitations se situeraient dans une bande de 100m par rapport au projet. La surface agricole impactée serait de 52,5 ha ; la surface de zone humide de 2,2 ha, la surface de boisement de 10,2 ha et les excédents de matériaux seraient marginaux. Son coût est estimé à 101 millions d'euros.

### > Et maintenant ?

Le bilan de la concertation sera établi cet automne. L'étude de la solution retenue et les études complémentaires suivront puis débutera la phase de recueil d'avis obligatoires, dont celui de l'autorité environnementale. Le projet serait enfin mis à l'enquête publique préalable à DUP.

La phase de pré-travaux débutera alors (acquisitions foncières, remembrement éventuel, procédures diverses : loi sur l'eau, archéologie, etc).

Les travaux eux s'étaleraient sur deux à trois ans. Dans tous les cas, si tout va bien, le premier coup de pioche ne pourrait être donné avant au minimum 6 à 8 ans.

RN 164 À MÛR-DE-BRETAGNE

Le nouveau projet présenté

Page 24



Dans la variante d'aménagement sur place, un viaduc serait indispensable pour franchir le Poulancre.



Sur la variante aménagement sur place, le futur (7) échangeur entre la Ville Jan et le vallon du Poulancre.

## Mûr-de-Bretagne

# RN164. Les élus choisissent le tracé sud

Mardi soir, Hervé Le Lu, maire, a réuni le conseil municipal avec, entre autres questions à l'ordre du jour, le choix du conseil sur le tracé de la future 2x2 voies. Une quinzaine de riverains était dans la salle, dont le nouveau propriétaire du manoir de La Roche. À la suite de l'enquête publique, les tracés nord et sud semblent avoir été privilégiés par les personnes ayant répondu à l'enquête. Le maire, a proposé de ne débattre que sur ces deux sujets.

« Je me suis rendu directement sur les deux tracés pour voir les impacts directs. Quel que soit le tracé, il y aura des nuisances à gérer au nouveau communal et des accompagnements des habitants touchés. » Un avis sur les deux options a été demandé. Une suspension de séance a permis au public

de donner son avis en mettant en avant les problèmes de bruit de la circulation automobile et un impact sur plus d'exploitations agricoles. La variante nord oblige à un viaduc 250 m de long et 25 m de haut et coupe certaines surfaces agricoles. « La variante Nord ignore Mûr-de-Bretagne. Il faudrait nommer l'échangeur de Toulouse, échangeur de Guerlédan pour accrocher les touristes. Cette route peut-être une vitrine pour la commune. » « Le demi-échangeur de Caurel mangerait encore des terres agricoles. Il doit être fait sur les terres de Caurel et pas à Mûr-de-Bretagne », indiquait Julien Videlo. Le vote à bulletins secrets a donné une majorité pour l'option sud avec treize voix pour.

**Appel à manifestation d'intérêt.** Une offre de l'État pour une aide à

la revitalisation des centres-bourgs a été reçue à la mairie. Une étude a été faite pour présenter un avant-projet avant le 12 septembre. 300 communes seront retenues pour que finalement 50 d'entre elles seront sélectionnées. Le projet est ouvert aux collectivités, comme aux privés. Différents projets seront proposés comme la Maison de l'enfance, le cabinet médical, les Halles dans le centre-ville et des projets d'habitat urbain.

**Acquisitions foncières.** Deux immeubles au centre-bourg sont concernés, la maison Riffaut et la maison Le Bris. Coût d'achat de l'ensemble : 73.000 € environ plus le financement du désamiantage. Pour la maison Riffaut, la minorité s'est abstenue ; pour la maison Le Bris l'unanimité a été obtenue.

(À suivre)

Ouest-France  
Jeudi 28 août 2014

## RN164 : le conseil municipal a choisi le tracé sud

L'aménagement de la mise à deux fois deux voies de la RN164, entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est, était à l'ordre du jour du conseil municipal, mardi soir.

Les élus ont été invités à choisir, à bulletin secret, l'un des trois tracés proposés par l'État. Treize d'entre eux ont voté pour le tracé sud, une voix s'est portée sur le tracé nord, une autre sur le tracé actuel et quatre élus se sont abstenus.

Il ne s'agissait là que d'un avis consultatif. C'est en effet la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne (Dreal) qui aura le dernier mot, courant novembre.

Une délégation des habitants du village de Curlan était présente à cette réunion au cours de laquelle la municipalité était invitée à donner son avis, au même titre que les communes voisines et d'autres acteurs locaux et départementaux.

### Le bruit est sous-estimé

Le sujet, très sensible, a suscité une longue discussion et nombre d'élus ont dit leur difficulté à se déterminer. Parmi les thèmes abordés : les nui-

sances sonores et les conséquences des tracés nord et sud, sur les habitations, les bâtiments et terres agricoles. Aux yeux de l'un des riverains présents, « le bruit est sous-estimé dans les trois études. Le moins dommageable est évidemment le tracé nord mais il a un impact sur le paysage agricole. »

De son côté, le maire, Hervé Le Lu, a estimé que « le tracé nord ignore Mûr, alors que le tracé sud donne une meilleure visibilité de la commune et de la zone d'activités de Guergadic. » Pour lui, « il faut penser à se vendre par cette route. »

Pour cette raison, il a demandé que les deux échangeurs situés sur le tronçon, portent les noms de « Guerlédan » et « Porte de Comouaille ».

### ■ Permanence d'élus

Permanence jeudi 28 août, 10 h à 12 h, en mairie. Jean-François Le Dudal, adjoint à la voirie, l'environnement, la sécurité et aux services techniques. Contact : 02 96 28 51 32.

### ■ Club de l'amitié

Belote, scrabble. Jeudi 4 septembre, 14 h, foyer culturel. Reprise de l'activité.

## Loudéac

# « Le tracé sud ? Une mauvaise appréciation »

Arnaud Colon de Franciosi est propriétaire du manoir de la Roche-Guéhennec, à Mûr-de-Bretagne. Il conteste le tracé sud de la mise à 2x2 voies de la RN164.

« Avec mon épouse, nous avons acheté le manoir de la Roche-Guéhennec, il y a deux ans. C'est une résidence secondaire. Tout est à refaire. Nous nous sommes donnés quinze ans pour redonner vie à cet espace. Tous les ans a lieu un fest-noz ici.

Le manoir a été fondé entre le XIII<sup>e</sup> siècle et XIV<sup>e</sup> siècle et reconstruit au XVII<sup>e</sup> siècle. C'était le siège d'un fief important, appartenant à une grande famille de Bretagne. Il y avait une grande salle de 16 m de long, 8 m de large et 4 m de haut. Tout était hors-norme. Aujourd'hui, la propriété est classée monument historique.

Pour la mise à 2x2 voies de la RN164, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, le conseil municipal a choisi, en septembre dernier, parmi les trois variantes possibles (nord, aménagement sur place et sud) le tracé sud. Avec ce tracé, on invoque les raisons économiques. Pourtant, la variante nord est préférable, malgré un massif forestier. Tout le monde serait gagnant et préserverait la population.

### 10 000 voitures circuleront dans ce secteur en 2030

Le conseil municipal est défavorable au tracé nord, c'est curieux. La municipalité indique que cela va dynamiser l'économie de la commune. Les documents de la Dreal (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) indiquent qu'en 2030, ce sont 10 000 voitures qui circuleront sur la RN164 dans ce secteur.

Le manoir est à quelques centaines de mètres. Les documents de la Dreal indiquent que 52,5 ha de surfaces agricoles utiles seront touchées ; 10,2 ha de bois directement impactés et 33 habitations situées dans une bande de 100 m.

Le document indique que le choix de passer au sud sera difficilement intégrable au paysage et plus pénalisant pour les espaces agricoles. Dans notre zone à Pont-Quémer, dans la vallée du Poulancré, toutes les habitations seront touchées par



Arnaud Colon de Franciosi avec le photomontage du tracé sud. La RN164 passerait à quelques centaines de mètres de chez lui.

le bruit. Je pose la question : qui va s'installer dans une commune bruyante ?

D'autre part, la colline boisée à quelques mètres de la propriété disparaîtrait (en arrière-plan sur notre photo). Et, le tracé sud est en zone

humide. Cela ferait une sorte de mur. Cela va être une caisse de résonance.

Dans ce secteur, il y a des maisons, des vies, des zones agricoles qui seront touchées. C'est une mauvaise appréciation sur la durée. Une

2x2 voies est un fleuve dans un paysage. Ce n'est pas pour vingt ou trente ans. >>>

Maxime TURBERVILLE.

## « La variante sud paraît la moins adaptée »

Dans le dossier de concertation de 70 pages, consultable sur le site internet de la Dreal (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), il est indiqué un résumé des trois tracés : « Les conditions de préservation de la vallée du Poulancré apparaissent comme un enjeu fort dans la sélection de la variante d'aménagement de la RN164, dans le secteur

de Mûr-de-Bretagne. En ce sens, la variante sud, avec des impacts environnementaux ou paysagers supérieurs à celui de la variante aménagement sur place, ne semble pas présenter un avantage déterminant et paraît la moins adaptée.

La variante aménagement sur place, dont le tracé a été envisagé de longue date, semble de fait la plus intuitive de prime abord. Elle

est néanmoins confrontée à une série de questionnements techniques, environnementaux et économiques.

La variante nord offre une perspective nouvelle, moins anodine, peut-être pour le milieu agricole ou le paysage, que la variante aménagement sur place, mais qui est clairement la meilleure option pour la protection de l'environnement. »





- **Annexe 13** : Avis institutionnels reçus

Séance  
du 15 Juillet 2014

L'an deux mil quatorze et le quinze juillet, à vingt heures trente, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué (convocations expédiées le 08/07/2014) s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Alain GUILLAUME, Maire.

Affichage porte de la Mairie le 08/07/2014

Présents : MM. GUILLAUME Alain - ANDRE Philippe - MORIN Daniel - SAGUET Emmanuelle - CHEREL Nolwen - OLLITRAULT Michelle - SHEWARD Sandra - COJEAN François - NOGUES Loïe - THOMÉ Valérie - LE CLEZIO Valérie - GLOUX Ingrid - VANDEMBROUCQ Jean-Christophe

Absents : Mme BAUD Thérèse donne procuration à Mme SAGUET Emmanuelle  
Mr LE MAINTÉC Christophe donne procuration à Mr MORIN Daniel

Secrétaire de séance : Mr Philippe ANDRE

**Objet : projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne**

Mr Philippe ANDRE, adjoint, informe l'assemblée que l'enquête publique relative au projet de déviation de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne s'achève et que le dossier est consultable en Mairie.

Monsieur ANDRE précise que le rond-point de Colmain sera supprimé et que l'accès au bourg de St Caradec se fera par la sortie Parc d'activités de Bel-Air.

Quelques agriculteurs sont concernés par l'aménagement foncier et s'inquiètent de l'absence de réserve foncière.

L'assemblée n'a pas d'objection particulière à émettre concernant le dossier soumis à enquête publique si ce n'est qu'une attention particulière doit être portée à Caurel en direction du site de Beau-rivage.

FAIT ET DELIBERE A ST CARADEC, LES JOURS, MOIS ET AN SUSDITS.

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Maire,  
Alain GUILLAUME



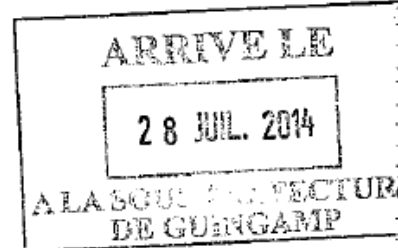
Acte rendu exécutoire  
Après son envoi en Préfecture  
De ST BRIEUC le 19/07/2014



EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE SAINT-CONNÉC  
SEANCE DU MARDI 22 JUILLET 2014

Membres du Conseil  
Municipal  
en exercice: 11  
présents : 09  
votants : 09

Date de convocation : 17 juillet 2014



L'an deux mil quatorze, le vingt-deux juillet à vingt heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur LE LOSTEC Rolland, Maire.

Présents : Mr LE LOSTEC Rolland. Mr AUREGAN Pascal. Mr GALLERNE Jean-Noël. Mme LE BIHAN Christine. Mr AUFFRET Jean-Pierre. Melle LE METAYER Nadine. Mme LEMONNIER Valérie Mr CABON Gilbert. Mr BELHEN Frédéric.

Absents : Mme LE GUYADER-BARENTIN Ghislaine et Mr BOCHER Pierrick.

Mr AUFFRET Jean-Pierre a été nommé secrétaire.

**2014 / 03**

**Objet: Projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne**

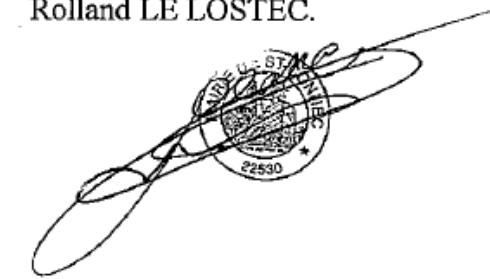
Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne. L'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2 x 2 voies de la RN.164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014.

Le Conseil Municipal prend connaissance du dossier de concertation relatif à ce projet d'aménagement.

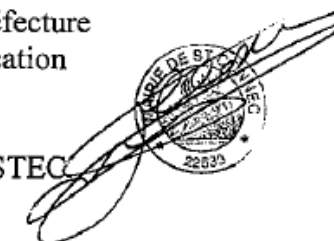
Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, émet un avis favorable à ce projet d'aménagement, notamment concernant le positionnement de l'échangeur du Coët-Prat.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire  
Rolland LE LOSTEC.



Acte rendu exécutoire  
après dépôt en Sous-préfecture  
et publication ou notification  
le 25 JUL. 2014  
Le Maire,  
Rolland LE LOSTEC



EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil quatorze, le vingt-six août à vingt heures, le conseil municipal légalement convoqué s'est réuni à la mairie en séance publique sous la présidence de M. Hervé LE LU, Maire.

Étaient présents : BALAVOINE Jean-Noël, CADORET Jean-Luc, COZ Josette, DELHAYE Benoît, JOUANNIC Marie-Noëlle, LOUESDON Danielle, LE BOUDEC Eric, LE CORRE Roselyne, LE DUDAL Jean-François, LE LU Hervé, LE POTIER Marie-Anne, MAUBRE Christine, MOREL Christiane, PICHARD Jean-Philippe, QUENECAN Alain, TILLY Georges, VIDELO Julien

Pouvoirs : LORETTE Marianne à LE DUDAL Jean-François, LE GOFF Nathalie à LOUESDON Danielle

Secrétaire de séance : PICHARD Jean-Philippe

Date de convocation : 24 juillet 2014

Nombre de conseillers : en exercice : 19 – présents : 17 - votants : 19

**OBJET : Mise à 2 x 2 voies de la R.N. 164 – aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne : avis du conseil .**

Monsieur le maire rappelle en préambule qu'une concertation publique s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Pendant cette période, chacun a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

Les habitants qui se sont exprimés se partagent entre les variantes Nord et Sud.

A l'automne 2014, sont prévus le bilan de la concertation et le démarrage de l'étude de la solution retenue.

A présent, le conseil municipal est invité, parmi de nombreux autres destinataires du dossier, à donner un avis consultatif.

Variante « aménagement sur place »

> La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancré. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.

Variante Nord

> La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancré, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164 actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

Variante Sud

> La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancré. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet.

> Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2,3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

Monsieur le maire invite le conseil à prendre position sur les tracés Nord et Sud, la variante « aménagement sur place » étant la plus contraignante.

Il précise que tous les tracés impactent la population.

Il met en avant les atouts du tracé Sud :

- côté vitrine pour l'agglomération et la mise en valeur de la Z.A. de Guergadic, à vocation industrielle ;
- possibilité de préparer une déviation Sud de Mûr au plus proche de l'agglomération et pouvant desservir le site de Guerlédan dans le cadre d'un développement touristique d'importance ;
- tracé privilégié par le Conseil Général des Côtes d'Armor, sur proposition de la conseillère générale du canton de Mûr-de-Bretagne ;

Il préconise de conceptualiser les échangeurs :

- 1<sup>er</sup> échangeur Est « Porte de Cornouaille » : à vocation économique et d'identification du territoire, desservant Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen, Saint-Connec ;
- 2<sup>ème</sup> échangeur Nord « Guerlédan » : à vocation touristique commune pour Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Gilles-Vieux-Marché.

Il insiste sur la mise en place d'une signalisation touristique à la hauteur du dimensionnement touristique du territoire.

Quant au demi-échangeur de Caurel, le maire souligne l'impact important sur le foncier agricole – s'ajoutant donc à celui généré par les échangeurs principaux – pour la commune de Mûr-de-Bretagne. De plus, souligne l'absolue nécessité de préserver la plus importante zone de captage d'eau potable de la commune. Enfin, cela reviendrait à réaliser deux échangeurs excessivement proches. Son implantation éventuelle beaucoup plus à l'ouest sur le territoire de la commune de Caurel serait plus pertinente.

Des riverains habitant les lieux-dits Kerbotin, Curlan, Pont-Quémer, La Roche, présents dans la salle, ont demandé à s'exprimer. Le maire propose donc une suspension de séance afin de leur donner la parole.

Il en ressort des inquiétudes quant aux nuisances sonores liées au tracé Sud.

La nécessité de sécuriser le carrefour de Toulhouze par un rond-point est également exprimée.

A la demande d'un conseiller municipal de la minorité, le maire propose un vote à bulletin secret.

LE CONSEIL MUNICIPAL,  
après en avoir délibéré,

se prononce :

- pour la variante « aménagement sur place » : 1
- pour la variante Nord : 1
- pour la variante Sud : 13
- abstentions : 4

Affiché et transmis le 27 août 2014  
à la Sous-Préfecture de Guingamp.  
Le Maire,  
Hervé LE LU

Pour extrait certifié conforme au registre,  
Le Maire,  
Hervé LE LU



REPUBLIQUE FRANÇAISE  
DEPARTEMENT  
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHE

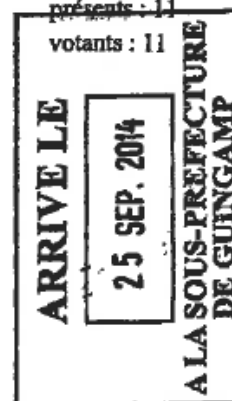
SEANCE DU MARDI 16 SEPTEMBRE 2014

Membres du Conseil Municipal:

en exercice: 11

présents : 11

votants : 11



Date de convocation : 10 septembre 2014

L'an deux mil quatorze, le seize septembre, à vingt heures trente minutes, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur BERTHO Laurent, Maire.

**Présents:** BERTHO Laurent. JAGLIN Jean-Pierre. LE GAC Michelle. JEGOU Yann. LE DUAULT Patrick. ROBIN Sylvie. JAGLIN Cyrille. MACE Marie-France. ROTTER Chantal. DAWSON Collin. LE MAUX Jacqueline.

**Absent :** (Néant)

Mme MACE Marie-France a été nommé secrétaire.

2014 / 01

**Objet:** Mise à 2 x 2 voies de la R.N. 164 – Aménagement du secteur de Mûr de Bretagne : Avis du Conseil Municipal

L'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne.

Une concertation publique sur ce projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014. Pendant cette période, chacun a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

A l'automne 2014, sont prévus le bilan de la concertation et le démarrage de l'étude de la solution retenue.

Trois variantes sont proposées :

- Variante « Aménagement sur place »
- Variante Nord
- Variante Sud

Le Conseil Municipal prend connaissance des trois variantes. Il est invité à donner un avis consultatif.

Le Conseil Municipal de Saint-Gilles-Vieux-Marché émet les préconisations suivantes :

« Le tracé de la variante sud semble la moins défavorable. Mais la nécessité d'un second viaduc ne semble pas opportune pour les véhicules en provenance de la vallée de Poulancré. En effet, l'accès à la 4 voies par une bretelle passant par « Rossuliet » pour les camions est totalement inadaptée aux conditions hivernales. Il serait préférable de maintenir la RN 164 jusqu'à Pont Quémer pour pouvoir accéder directement à la 4 voies dans les deux sens. »

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,  
Laurent BERTHO.



Acte rendu exécutoire  
après dépôt en Sous-Préfecture  
et publication ou notification

le 24 SEP. 2014

Le Maire,  
Laurent BERTHO



RECULF  
26 SEP. 2014

REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT  
Côtes d'Armor

DREAB01



**EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE SAINT-GUEN**

SEANCE DU JEUDI 11 SEPTEMBRE 2014

Date de Convocation : Mercredi 3 Septembre 2014

Membres du Conseil

Municipal:

en exercice: 11

présents : 11

votants : 11

L'an deux mil quatorze, le onze septembre, à vingt heures trente, le Conseil Municipal s'est réuni en séance ordinaire, sous la présidence de M DABET Mickaël, Maire.

Présents : M. DABET. Mme BARBU. M LE GOFF. M. BAGOT, adjoints. MM. LACOSTE. CADAIN. DESBOIS. LE MARCHAND. Mme LE CLEZIO. Mme BERTHO. M. ROCABOY.

Madame Isabelle BARBU a été nommée secrétaire

**2014/4**

**Misc à 2x2 voies de la RN164 – Aménagement du secteur de Mûr de Bretagne : avis du Conseil**

Monsieur le Maire rappelle à l'assemblée que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique sur ce projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014 sur la base de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période chaque administré a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

A l'automne 2014, sont prévus le bilan de la concertation et le démarrage de l'étude de la solution retenue.

Le Conseil municipal est invité à donner un avis consultatif.

Variante « aménagement sur place »

La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancre. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.

Variante Nord

La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164

actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

Variante Sud

La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancre. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN 164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet.

Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2.3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

Monsieur le Maire invite le conseil à prendre position sur les différents tracés précisant que tous les tracés impactent la population.

Considérant les enjeux de mobilité et de sécurité : favoriser et fluidifier les déplacements tout en améliorant la sécurité routière

Considérant les enjeux de développement en matière démographique, économique agricole et touristique,

Considérant les enjeux environnementaux,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

**EST FAVORABLE** à l'unanimité, à la variante Sud.

**EST SATISFAIT** de l'échangeur situé au Coët Prat.

**SOUHAITE** que la commune soit sollicitée pour l'appellation de l'échangeur.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,  
Mickaël DABET



Acte rendu exécutoire  
après dépôt en Sous-Préfecture  
et publication ou notification  
le 19/09/2014

Le Maire,

Mickaël DABET



EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE SAINT-GUEN

SEANCE DU JEUDI 11 SEPTEMBRE 2014

Date de Convocation : Mercredi 3 Septembre 2014

Membres du Conseil

Municipal:

en exercice: 11

présents : 11

votants : 11

L'an deux mil quatorze, le onze septembre, à vingt heures trente, le Conseil Municipal s'est réuni en séance ordinaire, sous la présidence de M DABET Mickaël, Maire.

Présents : M. DABET. Mme BARBU. M LE GOFF. M. BAGOT, adjoints. MM. LACOSTE. CADAIN. DESBOIS. LE MARCHAND. Mme LE CLEZIO. Mme BERTHO. M. ROCABOY.

Madame Isabelle BARBU a été nommée secrétaire

**2014/4**

**Mise à 2x2 voies de la RN164 – Aménagement du secteur de Mûr de Bretagne : avis du Conseil**

Monsieur le Maire rappelle à l'assemblée que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique sur ce projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014 sur la base de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période chaque administré a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

A l'automne 2014, sont prévus le bilan de la concertation et le démarrage de l'étude de la solution retenue.

Le Conseil municipal est invité à donner un avis consultatif.

Variante « aménagement sur place »

La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancr. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.

Variante Nord

La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancr, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164

actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

Variante Sud

La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancr. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN 164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet.

Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2.3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

Monsieur le Maire invite le conseil à prendre position sur les différents tracés précisant que tous les tracés impactent la population.

Considérant les enjeux de mobilité et de sécurité : favoriser et fluidifier les déplacements tout en améliorant la sécurité routière

Considérant les enjeux de développement en matière démographique, économique agricole et touristique,

Considérant les enjeux environnementaux,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

**EST FAVORABLE** à l'unanimité, au tracé de la variante sud, la variante sud impactant un nombre d'habitations plus limité ainsi que sur la zone NATURA 2000.

**EST SATISFAIT** du double échangeur prévu dans la variante sud au niveau de Coët Prat.

**DEMANDE** à être associé pour l'appellation des échangeurs. Le Conseil Municipal insiste également sur l'importance de la signalétique ayant un impact fort sur l'identité du territoire à savoir Guerlédan.

**ANNULE ET REMPLACE LA DELIBERATION  
TRANSMISE LE 19/09/2014**

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,

Mickaël DABET

Acte rendu exécutoire  
après dépôt en Sous-Préfecture  
et publication ou notification  
le 24/09/2014

Le Maire,

Mickaël DABET



REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DES COTES-D'ARMOR  
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE CAUREL  
SEANCE DU DIX-HUIT SEPTEMBRE 2014

Membres du Conseil Municipal : 11  
Afférents au Conseil Municipal : 11  
En exercice : 11

Qui ont pris part à la délibération : 11

L'an deux mille quatorze et le dix-huit septembre à dix-huit heures trente minutes, le Conseil Municipal de cette commune régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Mr Jean-Louis MARTIGNE, Maire de la commune de CAUREL.

Date de la convocation : Présents : Mr MARTIGNE. Mme JEGO. Mr LE DORNER.  
le 13/09/2014 Mr COJEAN. Mr GUILLOÏC. Mr LOUARGANT.

Date d'affichage : Mr NICOLAS. Mr LAHAY. Mme DROLEZ-COSSON. Mme DUCCELLIER.  
le 20/09/2014 Absente excusée : Mme BURLLOT donnant procuration à Mme JEGO.

Madame Annie DUCCELLIER a été nommée secrétaire.

**Route Nationale n° 164 - projet d'aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (secteur Caurel - Colmain) - projet du demi-échangeur.**

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents, le Conseil Municipal fait le choix du tracé Sud et envisage le projet du demi-échangeur version variante Est, dans le cadre du projet d'aménagement de la Route Nationale n° 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne - secteur Caurel - Colmain.

Pour extrait certifié conforme,

LE MAIRE,



J.L. MARTIGNE

Pour le Maire  
L'Adjoint délégué,  
JEGO J.

Acte rendu exécutoire  
après dépôt en Sous-Préfecture  
le 20 septembre 2014  
et publication ou notification  
du 20 septembre 2014



Pour le Maire

L'Adjoint délégué,  
JEGO J.

Pontivy  
Communauté

Pontivy, le 15 septembre 2014

**Monsieur Le Préfet de la Région Bretagne**  
**Préfecture**  
Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
Service Infrastructures Sécurité Transports  
3, Avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 09

Affaire suivie par : Pierre Alexandre POIVRE

**Objet : projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne**  
Service : Direction générale des services.

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 12 juin 2014, vous avez transmis à la communauté de communes le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne.

Je vous informe que les membres du bureau communautaire réunis en séance le 10 septembre dernier ont décidé de suivre l'avis du conseil municipal de sa commune membre et se sont prononcés en faveur de la variante Sud.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma parfaite considération.


La Présidente  
Christine LE STRAT



1 Place Ernest Jan  
BP 96 - 56303 Pontivy Cedex  
tél. : 02 97 25 01 70  
fax : 02 97 25 63 69  
www.pontivy-communaute.fr  
mel : info@pontivy-communaute.fr

Accueil du public :  
du lundi au vendredi  
de 9h à 12h et de 14h à 17h



 <b>CIDERAL</b> <small>Communauté Intercommunale pour le DEveloppement de la Région et des Agglomérations de Loudéac</small>	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE</b>
<b>SEANCE DU 01 JUILLET 2014</b>	

L'an deux mille quatorze, le Mardi 1<sup>er</sup> Juillet à 20 heures 30, les membres du Conseil Communautaire se sont réunis à la CIDERAL, sur convocation du Président par lettre en date du 25 Juin 2014.

**Etaient présent(e)s :**

**Titulaires :** Guy LE HELLOCO, Yohann HERVO, Jean-Louis MARTIGNE, Pierre-Yvon CORBEL, Sarah SABLE, Arlette MICHEL, Sébastien GILLOT, Benoît LARVOR, Jean-Yves MAHOUDO, Catherine JOURNEL, Laurence BOUVET, Anne CHARLES, Jean-Pierre GUILLERET, André LE TINNIER, Yvon LE JAN, Jean-Luc COLLEU, Daniel THOMAS, Isabelle COROUGE, Jean-Noël LAGUEUX, Jean-Pierre LE BIHAN, Martine CORMAN, Xavier HAMON, Gérard HUET, Christophe LE HO, Monique COLLET, Daniel MICHEL, Béatrice BOULANGER, André CREHIN, Jean-Pierre HUBERDEAU, Jean-Paul DUAULT, Gwénaëlle KERVELLA, Rodolphe LE BRETON, Joël CARREE, Romain BOUTRON, Elisabeth POINEUF, Patrick RAULT, Ange HELLOCO, Martine LONCLE, Benoît CONNAN, Pierrick LE CAM, Gail YOUMANS, Gilles THOMAS, Georges LE FRANC, Jocelyne BOUTIER, Pierre PICHARD, Laurent BERTHO, Mickaël DABET, Nicole LE COUEDIC, Christian LE RIGUIER, Jean-Yves HARNOIS, Guy QUERE, Daniel LE GOFF, Louissette LE MERRER, Yves LE PLENIER, Danielle LEFILLEUL.

**Suppléant(s) :**

**Etaient absents excusés :** Paulette GICQUEL, Marylise BESNARD (pouvoir à Mme Béatrice BOULANGER), Isabelle LE BRIS, Julien DAVID (pouvoir à Mr André CREHIN), Odile LE STRAT, Elodie BOUTBIEN (pouvoir à Mr Romain BOUTRON), Alain GUILLAUME, Thérèse BAUD, Joseph COLLET.

**Etaient absents :** Annie ROBERT, Marie-Claire MIHAMI, Francis BERNARD.

**Personnel administratif :** Franck LE PROVOST.

La Présidence de séance est assurée par Monsieur Guy LE HELLOCO, Monsieur Laurent BERTHO est désigné comme secrétaire de séance. Monsieur le Président ayant constaté que 55 membres sur 67 sont présents, déclare que le Conseil Communautaire peut valablement délibérer.

• **CC – 2014.173 RN 164 – DESSERTE DU SECTEUR OUEST DE PLEMET ET DU SECTEUR DE CAUREL - BEAURIVAGE**

Nœud de communication breton, la RN 164 constitue un enjeu de développement pour le territoire de la communauté de communes CIDERAL, ou transitera un mélange des flux locaux et nationaux. Le projet de RN 164 porté par l'État tel que prévu à ce jour, ne semble pas offrir toutes les conditions de desserte optimale pour le secteur Ouest de PLEMET et le secteur de CAUREL / Beaurivage.

Afin de répondre aux enjeux de développement, d'attractivité, de dynamisme économique et touristique, la CIDERAL considère qu'il est primordial de revoir la desserte et l'accessibilité de ces deux secteurs.

C'est dans cette perspective que **les membres du Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :**

1. Réclame à l'Etat un échangeur complet pour desservir le secteur Ouest de la commune de PLEMET.

2. Réclame à l'Etat un demi-échangeur pour desservir la commune de CAUREL et en particulier le site touristique de Beaurivage.

Certifié exécutoire Par publication et envoi à la Préfecture le 09 JUIL. 2014 Le Président Guy LE HELLOCO.	En exercice : 67 Présents : 55 Pouvoirs : 3 Participants au vote : 58 Pour : 58 Contre : 0 Abstentions : 0
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fait et délibéré en séance le 01/07/2014.  
Pour extrait conforme,

Le Président,  
Guy LE HELLOCO.





Le vice-président du Conseil régional de Bretagne  
Besprezidant Kuzul-rannvro Breizh

Monsieur Patrick STROZDA  
Préfet de la région Bretagne  
3 avenue de la préfecture  
35026 RENNES Cedex 9

Direction des transports terrestres et des mobilités  
Service accessibilité et gares  
Personne chargée du dossier : Evan LETENDRE  
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire  
et routière  
Tél. : 02 99 27 14 19  
Courriel : evan.letendre@region-bretagne.fr

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances

N° : 50674/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 25 SEP. 2014

Objet : Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 12 juin 2014, vous me faites part de l'organisation, par les services de l'État, de la concertation publique programmée du 10 juin au 11 juillet 2014 relative au projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mûr-de-Bretagne et sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur ce projet.

Le dossier de concertation afférent, annexé à votre courrier, a permis à la Région d'analyser les trois variantes proposées et ainsi de mesurer l'impact de celles-ci sur le territoire traversé. Ces variantes présentent des coûts assez proches à savoir 103 M€ pour la variante « aménagement sur place » et 101 M€ pour les variantes « sud » et « nord ».

La variante « aménagement sur place » apparaît comme la plus pénalisante pour le milieu humain (deux fois plus d'habitations impactées dans la bande des 100 m que les autres variantes) sans pour autant être la plus favorable pour le milieu agricole. D'autre part, cette variante présente un impact important sur la vallée du Poulancre, site Natura 2000 d'intérêt majeur de la zone d'étude. Cette variante nous semble être la moins pertinente.

La variante « sud », dont le tracé est identique à la variante « aménagement sur place » sur les deux tiers du tracé, notamment au droit de la vallée du Poulancre, se distingue par son contournement par le sud de la zone d'activités de GUERGADIC, préservant ainsi une possibilité d'extension de cette zone vers le nord. Pour le milieu agricole, cette variante présente un effet de « coupure » moins marqué que la variante « nord ».

.../...

La variante « nord » a le moins d'impact sur la vallée du Poulancre car elle prévoit la réalisation d'un viaduc qui permet de limiter les impacts sur les espèces remarquables, sur les zones humides et sur les boisements. Le tracé neuf de cette variante engendre une optimisation du mouvement des terres et de son intégration paysagère. Le parcellaire agricole est davantage impacté au droit de Curlan que pour les autres variantes.

L'avis de l'Autorité Environnementale sur la traversée de la vallée du Poulancre sera prépondérant et conditionnera fortement le choix du tracé. Sans présager de leur avis, il me semble que la recherche d'un tracé consensuel soit nécessaire de manière à préserver une extension possible de la zone d'activités de GUERGADIC vers le nord tout en réduisant l'effet de coupure pour le milieu agricole, traverser le plus respectueusement la vallée du Poulancre et mettre en valeur ce secteur touristique en intégrant le plus harmonieusement possible l'ensemble du tracé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Le Vice-président en charge de la mobilité  
et des transports,

Gérard LAHELLEC

Copie à : M. Poiure (DREAL)



Saint-Brieuc, le 22 SEP. 2014

références 2014 / 12370

service DID

poste 02 96 62 61 88

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne  
 Direction Régionale de l'Environnement  
 de l'aménagement et du Logement  
 Service IST  
 10 rue Maurice Fabre  
 CS 96515  
 35065 RENNES CEDEX

Monsieur le Préfet de Région,

Deux opérations liées à l'aménagement de la RN164 en 2x2 voies font actuellement l'objet d'une concertation publique prévue par la réglementation en vigueur sur les principes et variantes proposés à ce stade du débat, augurant des réalisations futures.

Il s'agit d'une part de la déviation de PLEMET dont le projet a été soumis à la concertation publique du lundi 16 juin au vendredi 11 juillet 2014 et d'autre part de la déviation du secteur de MUR de BRETAGNE pour laquelle la phase de concertation s'est déroulée du mardi 10 juin au vendredi 11 juillet 2014.

A l'issue de ces concertations, une synthèse des avis et des observations sur chaque projet sera réalisée et rendue publique, et la variante de tracé retenue sera approfondie et finalisée par de nouvelles études techniques en vue d'être soumise à la déclaration d'utilité publique.

C'est dans ce cadre, que vous souhaitez recueillir l'avis de la collectivité.

### 1 – Déviation de PLEMET :

S'agissant de la déviation de la RN164 sur le secteur de PLEMET trois variantes de tracés dites « aménagement sur place », « proche » et « éloignée » sont proposées, et représentées par un itinéraire d'environ 8 km comportant deux échangeurs situés à l'Ouest et à l'Est du projet et dont l'estimation varie dans une fourchette de coût allant de 54 M€ (aménagement sur place – ASP) à 69 M€ (tracé neuf).

Selon les principes envisagés à ce stade d'avancement de l'opération, le souhait du Conseil général serait de valoriser un aménagement sur place par un doublement de la voie existante, minimisant fortement l'impact sur les milieux agricoles et naturels mais aussi sur le paysage, projet dont le coût serait moindre. Toutefois, un regard particulier sera à apporter quant aux fonctionnalités, à la fois de desserte du centre bourg de PLEMET et de ses activités, par des raccordements adaptés de qualité (sujet des rétablissements à ne pas négliger) et de connections avec le réseau départemental et notamment avec la future RN 2064.

Le positionnement de l'échangeur Ouest devrait se situer, entre la RD1 et la RD792 qui constitue la Rocade de PLEMET, proche du giratoire de « La Poterie », correspondant à la proposition « B » du dossier de concertation. Cette option nécessite, dans le cadre du projet, la réalisation d'un barreau en tracé neuf assurant la continuité de la RD792, et en parallèle le déclassement de la section de rocade existante.

Le raccordement côté Est doit également privilégier une accessibilité directe du réseau routier national vers le réseau départemental, en l'occurrence la rocade de PLEMET. En cela le positionnement « C » de l'échangeur tel que proposé au dossier de concertation correspond en tout point à une logique de continuité de réseau et recueille notre faveur.

**En résumé, sur les grands principes à privilégier sur cette opération, le souhait de la collectivité se porte sur une variante en aménagement sur place intégrant un échangeur Ouest au niveau du giratoire de « La Poterie », et un échangeur à l'Est tel que présenté au dossier de concertation qui nous convient parfaitement, en assurant ainsi des raccordements à la Rocade de PLEMET (RD792) prioritaires.**

### 2 – Déviation du secteur de MUR de BRETAGNE

Le dossier de concertation élaboré par vos services pour ce projet comporte trois variantes dénommées « Aménagement sur place - ASP », « Nord » et « Sud », pour lesquelles, quel que soit le futur tracé envisagé, le secteur de la vallée du « Poulancré » au nord de MUR de BRETAGNE, constituant une zone Natura 2000, doit faire l'objet d'une vigilance toute particulière au regard de la préservation de l'environnement et donc des exigences liées à la réglementation en la matière.

L'avis de l'Autorité Environnementale sur ces différents aspects, conditionnera fortement le tracé qui pourra être retenu, alors que les ressentis au niveau local sont a priori peu convergents sur le choix de la variante à privilégier.

Le projet de déviation proposé s'établit sur un linéaire de 12 à 13 km, associant deux échangeurs complets à l'Ouest et à l'Est des tracés, respectivement sur les secteurs de « Kermur » (MUR de BRETAGNE) et « Coët Prat » (St GUEN). Un demi-échangeur sur CAUREL constitue une phase optionnelle de l'opération présentée dont le coût

Conseil  
Général



Côtes d'Armor

total estimé est compris entre 101 et 103 M€ intégrant le demi échangeur de CAUREL.

Les réunions préparatoires à cette concertation publique ont montré la difficulté de se prononcer sur un tracé plutôt qu'un autre. Malgré tout, il me semble important de prendre en compte la position qui sera privilégiée localement pour asseoir au final notre avis.

Parallèlement, sur l'approche technique du dossier, en tenant compte des études menées par vos services synthétisées dans les tableaux de l'analyse multicritères des différentes variantes, le tracé Nord apparaît comme le plus approprié en termes de moindres impacts.

Dans un objectif d'une prise en compte optimisée des attentes locales et afin de préserver les fonctionnalités d'une liaison avec le projet d'une déviation de la commune de MUR de BRETAGNE, dont l'étude n'est toutefois inscrite à ce stade qu'en « opération de réserve » au Schéma routier départemental (STICA), il importe cependant de souligner que seules les variantes ASP et Sud permettraient à terme cette réalisation départementale, telle qu'elle avait été projetée par le Sud Est de la RD767. Cette disposition ne pourrait s'appliquer à la variante Nord, beaucoup trop éloignée de la voie départementale.

Concernant les accès à la commune de CAUREL mais aussi au site du Lac de Guerlédan notamment, je souhaite rappeler mon attachement à une accessibilité de qualité à ces territoires notamment pour les usagers en provenance de RENNES. Dans ce cadre, la réalisation d'un demi échangeur sur la commune de CAUREL, qui serait par ailleurs conforme aux engagements pris par l'État dans les années 90, ou toute autre approche de raccordement et rétablissement devra être examinée et faire l'objet d'études complémentaires aboutissant à des propositions de desserte.

Dans cet esprit de mise en valeur du patrimoine et par voie de conséquence d'attractivité pour les touristes, il me semble nécessaire d'avoir une attention particulière à une approche environnementale qualitative des rétablissements des voies vertes et du GR qui parcourent et traversent ces sites remarquables.

**Au final, il me semble important d'être en phase avec les décideurs locaux sur la variante à privilégier tout en ayant à l'esprit la possibilité de réaliser, à terme, une déviation de la commune de MUR de BRETAGNE, qui ne peut se faire qu'au travers des variantes ASP et Sud et donc d'intégrer ce paramètre dans la réflexion à conduire autour des points d'échanges et de leur positionnement.**

Tels sont en première approche, et à ce stade d'avancement et de précisions des études, les grands principes qu'il y aurait lieu à mon sens de favoriser pour un aménagement cohérent du territoire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'assurance de ma considération très distinguée.



Claudy LEBRETON

Saint-Brieuc, le 12 septembre 2014

Monsieur Patrick STRZODA  
Préfet de la Région Bretagne  
3, avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX9

objet **Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au  
niveau de Mûr-de-Bretagne**

Monsieur le Préfet de Région,

Dans le cadre du Pacte d'avenir pour la Bretagne, le gouvernement a été sensible aux demandes formulées par les acteurs économiques et politiques bretons en inscrivant l'achèvement de la mise à deux fois 2 voies comme une priorité et un enjeu majeur.

Vous portez financièrement et techniquement, en partenariat avec Monsieur le Président du Conseil Régional, la mise en œuvre de ce projet.

Plusieurs tronçons, dont celui situé entre Caurel et Colmain et qui traverse le territoire de Mûr-de-Bretagne, vont ainsi faire l'objet de procédures réglementaires préalables à un engagement des travaux.

A ce stade, plusieurs réunions de travail ont permis de mettre trois variantes à la concertation publique pour lesquelles vous recueillerez les avis pour aboutir à un choix.

Je tiens à rappeler qu'en ce qui concerne ce tronçon de Caurel/Colmain, il ne s'agit pas de l'ouverture d'un nouveau dossier mais de la reprise d'études déjà engagées depuis plusieurs années (1990) qui se concluent par une déclaration d'utilité publique d'une partie du tracé entre Caurel et Curlan.

Les fouilles archéologiques ainsi que les acquisitions d'habitations et de parcelles agricoles auraient pu, à cette issue, permettre la réalisation de ce projet. Malheureusement les travaux n'ayant pas été engagés dans les délais requis, cette DUP est devenue caduque.

Vous souhaitez recueillir mon avis sur les trois variantes proposées à la concertation.

Les réunions préparatoires ont montré les difficultés à se prononcer.

C'est le croisement de critères sociaux et humains, économiques et environnementaux qui ont forgé mon approche, sans omettre de tenir compte des attentes locales.

**La variante sur place** présente l'avantage de s'appuyer sur les acquis de la précédente DUP pour la partie Caurel/Pont Quémer, y compris les habitations pour lesquelles des familles ont quitté leur ancien lieu de vie.

Par contre, ce tracé sur la partie Curlan/Colmain présente une véritable difficulté en touchant à nouveau les habitations situées dans le hameau de Curlan et Coet Prat (60 habitations dans un périmètre de 100 mètres).

Parallèlement, ce projet touche un garage repris par un jeune couple (nombreux rendez-vous sollicités entre 2000 et 2010) et limite les possibilités d'extension de la zone économique de Guergadic.

**La variante Nord** présente l'avantage de mieux prendre en compte la zone Natura 2000 de la Vallée de Poulancre et de s'éloigner du hameau de Curlan.

Le viaduc nécessaire aura cependant un impact significatif sur le paysage. De plus de nombreux tracés neufs rendront notamment inutiles les acquisitions d'habitations déjà réalisées avec l'impact humain extrêmement négatif que cela engendrera et le sentiment d'incompréhension donné sur le sens de l'action publique.

Enfin, ce tracé ne tient pas compte du projet départemental de déviation Sud de Mûr-de-Bretagne qui devrait faire l'objet d'études dans les années 2020.

Cette déviation est rendue nécessaire pour améliorer la sécurité dans Mûr-de-Bretagne compte tenu notamment du trafic poids lourds (passage de camions dans les rues étroites et franchissement d'un carrefour difficile).

**La variante Sud** présente l'avantage sur sa partie Ouest de capitaliser les acquis de la précédente DUP. Celle-ci évite le hameau de Curlan et s'éloigne du hameau de Coet Prat (l'échangeur pourrait être revu pour être décalé vers le sud et améliorer sensiblement cette nuisance).

De plus, ce tracé présente un réel intérêt du point de vue économique :

- le garage ainsi que le jardin remarquable de Botrain sont préservés,
- la zone d'activités a de belles perspectives de développement. Elle continue à bénéficier d'une desserte par la RN164 actuelle qui permettra de rejoindre l'échangeur de Coet Prat où ce tracé nécessite cependant la coupure du ruisseau de Saint-Guen et un ouvrage complémentaire.

En conséquence, ma préférence va à la variante Sud.

Chacune des trois variantes consommera des surfaces agricoles et aura un impact sur l'organisation des exploitations. Il sera nécessaire de passer très rapidement, comme évoqué dans le groupe de travail, une convention avec la SBAFER afin de compléter les réserves foncières et organiser l'espace agricole afférent.



REÇU LE  
24 JUL. 2014  
DREAL/IST

Une procédure d'aménagement foncier devra être étudiée afin de limiter l'impact sur les exploitations agricoles qui seront touchées.

La région du Lac de Guerlédan étant un territoire reconnu pour sa vocation touristique, il sera indispensable de trouver une solution de desserte de la commune de Caurel (vos services avaient annoncés, dans le cadre des aménagements Gouarec/Saint-Gelven, la réalisation d'1/2 échangeur à l'occasion du tracé Caurel/Colmain.

Parallèlement j'attire votre attention sur la nécessité d'un travail partenarial avec les acteurs locaux concernant la signalétique touristique ainsi que des aménagements de repos permettant d'assurer la promotion des atouts touristiques de notre territoire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'expression de ma considération distinguée.

Monique LE CLEZIO

PREFET DES COTES D'ARMOR

Direction départementale  
de la cohésion sociale

Mission Protection  
Des Publics

Affaire suivie par :  
Hélène MAZENS  
Tél : 02.96.62 83 37  
Fax : 02.96.68 84 20  
Helene.mazens@cotes-darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le 22 juillet 2014

Le Directeur Départemental  
De la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor

A

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement,  
De l'Aménagement et du Logement de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transport  
A l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE  
10, rue Maurice Fabre  
CS 96515

35065 RENNES CEDEX

**Objet** : Projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de MUR DE BRETAGNE

Monsieur le Directeur,

Ce dossier n'appelle pas de remarques particulières de la part de nos services.

Pour le Directeur Départemental  
De la Cohésion Sociale  
L'inspectrice

Hélène MAZENS



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES COTES D'ARMOR

Ploufragan, le

Direction départementale de  
la protection des populations

Service prévention des risques  
environnementaux

Affaire suivie par : Patricia MENGUY  
Tél : 02.90.90.90.40  
Fax : 02.96.01.38.10  
[patricia.menguy@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:patricia.menguy@cotes-darmor.gouv.fr)

Horaires d'ouverture :  
9h00-12h00 14h00-17h00

**OBJET : Aménagement de la RN 164.**

Nombre de pièces	Désignation des pièces
1	Dossier de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne.

Pour le directeur et par délégation,  
La chef du secteur administratif,

Yolande Hamon

ST-Dnoi - AB-A137



RECU LE

24 JUIN 2014

DREALIST

**BORDEREAU**

à

Préfecture de la région Bretagne  
Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transports  
3, avenue de la Préfecture  
35026 RENNES Cedex09



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Rennes, le 12 JUIN 2014

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE  
Tél : 02 99 33 45 61

[pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-alexandre.poire@developpement-durable.gouv.fr)  
IST-DMOI-PAP-D152

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

à

destinataires in fine

**Objet :** Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

**P.J. :** Dossier de concertation.

L'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Une concertation publique sur ce projet est organisée du 10 juin au 11 juillet 2014, sur la base de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période, chacun pourra ainsi s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

Vous trouverez ci-joint le dossier de concertation relatif à ce projet d'aménagement, sur la base duquel je vous remercie de me faire part avant le 13 septembre 2014 de votre avis sur le projet. Les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne restent par ailleurs à votre disposition pour toute précision.

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

Patrick STRZODA

TOSCA 1400953

OSI  OSI / OSA / OM

Cour  Cour/Reg/Re/Rc/PI/OM

DIR	SG	SPA	SSA	ENV
				A

Vu par : p n DLR :  
copie   
nombre de n

→ non concerné - pas d'avis à émettre



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

REÇU LE  
30 JUN 2014  
DREAL/IST

Rennes, le 26 JUN 2014

Direction régionale  
des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par  
Jean-Yves TINEVEZ  
Ingénieur de recherche  
Poste : 02 99 84 59 02  
jean-yves.tinevez@culture.gouv.fr

Réf : SRA /

14-490

Le Directeur régional des affaires culturelles

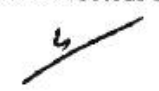
à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne,  
Préfet d'Ille et Vilaine  
Direction régionale de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement – Service  
infrastructures sécurité transports  
A l'attention de M. P-A. Poivre  
3 avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 09

Je ne saurais trop insister sur les délais de mise en œuvre de ces opérations, qui, le cas échéant, devront être pris en compte dans le calendrier des projets, conformément aux dispositions prévues par l'article L.425-11 du Code de l'urbanisme et l'article L.512-29 du Code de l'environnement.

Je me tiens à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur ce dossier, notamment sur les pièces à fournir pour une demande volontaire de réalisation de diagnostic (Code du patrimoine articles L.522-4 et 522-6, R.523-12 et 523-14).

Le Préfet de la région Bretagne  
Par délégation,  
le Directeur régional des affaires culturelles  
Pour le Directeur régional

  
Stéphane DESCHAMPS  
Conservateur régional de l'archéologie

**Objet :** Projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne**Réf :** Votre courrier IST-DMOI-PAP-D132 du 12 juin 2013**P.J. :** 2 cartes

Par courrier ci-dessus référencé vous avez consulté la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie, dans le cadre du projet cité en objet.

En réponse, je vous informe que, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur (code du patrimoine, Livre V), le projet fera l'objet d'un arrêté de prescription de diagnostic archéologique préalable aux travaux, en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement.

En l'état actuel de ces connaissances, vous trouverez ci-joint les sites archéologiques recensés par le Service régional de l'archéologie sur les projets d'emprise ou à proximité et leur localisation (cf. plans joints) :

variante nord :

- Mûr de Bretagne – Cualan / n° 22-158-0006 : habitat âge du Fer
- Mûr de Bretagne – Le Botrain / n° 22-158-0007 : enclos
- Mûr de Bretagne – Le Botrain / n° 22-158-0010 : menhir néolithique
- Mûr de Bretagne – Le Botrain / n° 22-158-0020 : enclos

variante sud :

- Mûr de Bretagne – Kerbotin / n° 22-158-0017 : habitat âge du Bronze/âge du Fer
- Mûr de Bretagne – Kerhotez / n° 22-158-0008 : habitat âge du Bronze/âge du Fer
- Saint-Guen – Coët Prat / n° 22-298-0002 : enclos

variante « sur place » :

- Mûr de Bretagne – Kerbotin / n° 22-158-0017 : habitat âge du Bronze/âge du Fer





# Projet aménagement RN 164 - Mûr de Bretagne Patrimoine archéologique.

Ministère de la Culture et de la Communication Direction générale des patrimoines  
En savoir plus sur l'Atlas | Apporter une contribution à l'Atlas | Aide | Culture.fr

## Atlas des patrimoines



- Rechercher dans sa commune
- Rechercher
- Composer sa carte
- Ma sélection
  - Carte archéologique national
- Données externes
- Territoires renseignés
- Données de référence
- Cartes de Cassini

 Variante Nord  
 Variante Sud

PREFET DES COTES-D'ARMOR

Direction départementale  
des territoires et de la mer

Service eau, environnement,  
forêt

Unités  
eau et milieux aquatiques, et  
forêt, faune, flore

Tél : 02.96.62.47.62  
Fax : 02.96.33.29.05  
ddtm-seef@cotes-  
darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le 30 JUL 2014

REÇU LE  
31 JUL. 2014  
DREAL/IST

Le directeur départemental  
des territoires et la mer,  
à

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement de Bretagne  
Service infrastructures, sécurité, transports  
(à l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE)  
L'Armorique – 10 rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 Rennes cedex

**OBJET** : avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

**REFER** : V/courrier IST-DMOI-PAP-D132 du 12 juin 2014

En réponse à votre courrier cité en référence reçu dans mon service le 20 juin 2014, je vous prie de trouver ci-dessous mes remarques sur le projet d'aménagement :

Sur le volet « nature » :

Chacune des variantes 1, 2 et 3 traverse des espaces boisés classés (EBC). Dans le cas où l'une d'elle serait retenue, une mise en conformité des documents d'urbanisme sera nécessaire (déclassement des EBC concernés).

La variante 0 ne touche aucun bois.

La variante 2 (passage Nord) semble la moins impactante au regard des sites Natura 2000 ; en effet, la création d'un seul viaduc plus haut limitera les impacts sur les espèces et les habitats.

Si la variante choisie implique la destruction d'espèces protégées, il conviendra de demander au préalable une dérogation.

De même, toute destruction d'habitats d'intérêt communautaire devra faire l'objet d'une demande de dérogation et des compensations seront proposées.

.../...

Sur le volet « eau » :

Lors de la réalisation des ouvrages permettant le franchissement des cours d'eau, une attention particulière sera portée afin de ne pas créer d'obstacle à l'écoulement.

Les trois principales variantes proposées impactent une surface de zones humides semblable. Il conviendra de limiter la surface détruite et de proposer des mesures compensatoires qui seront soumises pour validation à mes services.

Dans cette perspective, l'inventaire des zones humides est disponible auprès du SAGE Blavet, il conviendra toutefois de le compléter et de l'affiner par des campagnes de terrain.

La variante Nord limitera les impacts sur les milieux aquatiques, si la solution 4 est retenue pour le passage du Poulancré avec la création d'un demi-échangeur à l'Est pour Caurel.

P/Le chef du service eau,  
environnement, forêt,  
Le responsable de l'unité  
lutte contre les pollutions diffuses,



Bruno LEBRETON

REÇU LE  
29 SEP. 2014  
DREAL/IST

Direction départementale  
des territoires et de la mer

Mission observation des  
territoires, développement  
durable et paysage

Affaire suivie par :  
M. Edouard Morin  
Tél. : 02 96 75 66 79  
edouard.morin  
@cotes-darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, 24 SEP. 2014

Le directeur départemental des territoires et de la mer

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Ille et Vilaine  
Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
Service infrastructures, sécurité, transports  
L'Armorique - 10 rue Maurice-Fabre  
CS 96515  
35065 RENNES Cedex

**OBJET :** RN 164 – Avis concertation publique – Aménagement des secteurs de Plémet et Mûr-de-Bretagne

**REFER :** Transmissions des 12 et 19 juin 2014

Vous m'avez communiqué les dossiers de concertation publique relatifs aux projets d'aménagement de la RN 164 dans les secteurs de Mûr-de-Bretagne et de Plémet. Ces dossiers appellent de ma part les observations suivantes :

*Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne*

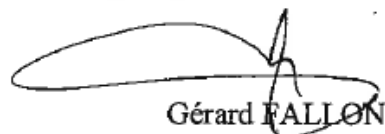
La majorité des accidents corporels est localisée au droit des carrefours de « Toul Houz » (RD 767) et « Pont Quémer » (RD 35), la suppression de ces deux intersections avec la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN 164.

Les impacts sur les milieux naturels des trois variantes sont difficilement différenciables, les principales coupures de vallée s'effectuant dans des secteurs identiques pour chaque variante. Toutefois, la création d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancré, dans le cadre de la variante « nord », diminue sensiblement l'impact global du projet.

*Dans le secteur de Plémet*

Cette portion de la RN 164 contournant l'agglomération de Plémet a été une zone fortement accidentogène. De manière à y remédier, deux radars fixes de contrôle de vitesse ont été installés dans chaque sens de circulation avant les carrefours de « La Poterie » et « La Fourchette ». Comme pour le projet concernant le secteur de Mûr-de-Bretagne, la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN 164.

Concernant les impacts environnementaux, la variante « aménagement sur place » présente de forts avantages, notamment, pour la réduction du nombre de franchissement de cours d'eau, la gestion des continuités écologiques et la protection d'espèces, telles la loutre d'Europe et le campagnol amphibie.

  
Gérard FALLON

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes  
Ouest

Service de l'Exploitation

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

Rennes, le 3 octobre 2014

**Avis de la DIR ouest**

**RN 164 – Mise à 2x2 voies dans le secteur de  
Mur de Bretagne – Dossier de concertation**

Nos réf. : 2014-09-20 N164 MUR de Bretagne (N°2)

Vos réf. : dossier de concertation

Affaire suivie par : Le Poulichet Loïc

loic.le-poulichet@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 02 99 33 47 49 – Fax : 02 99 33 47 72

Courriel : PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr

Cet avis fait suite au courrier de Pierre Alexandre Poivre (DREAL Bretagne/IST/MOAI) du 19 juin 2014, par lequel sont sollicités les services de la DIRO afin de donner l'avis du gestionnaire sur le projet soumis à la consultation du public en juin 2014 pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mur de Bretagne.

La mise à 2x2 voies de la RN164, est envisagée sur une longueur de 12km300 à 12km900 suivant les variantes et comprend la création :

- d'une section courante
- de deux échangeurs à chaque extrémité de la déviation de Loudéac,
- d'une voie de substitution

Ce nouveau tronçon se raccordera aux deux extrémités sur un réseau à 2x2 voies existant :

- à l'ouest au PR 68+000 : l'échangeur le plus proche est situé au PR 70 au niveau de Caurel
- à l'est au niveau du giratoire de Colmain au PR 53+500 : l'échangeur le plus proche est situé au PR 50 environ au niveau de St Caradec.

Le statut de la route est prévu en route express avec une vitesse de référence de 110km/h, et accès par deux échangeurs au niveau des RD767 et 81 avec un demi-échangeur « en option » à l'ouest.

Le présent avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs et ne porte pas sur les réseaux secondaires.

Nous adhérons à l'aspect sécurité du réaménagement de la N164 sur ce tronçon, qui est jalonné de carrefours au trafic conséquent avec des usages divers, et comme souligné dans l'enquête publique qualifiés comme accidentogènes.

Sur un plan général, les projets d'échangeur à lunettes nous conviennent : meilleure lisibilité des points d'échange favorables à la lutte contre les prises à contre-sens. Le positionnement des deux échangeurs complets sont quasiment identiques pour les 3 solutions ; nous n'avons pas de remarque majeure à formuler hormis pour la bretelle de sortie dans le sens Carhaix vers Mur de Bretagne à l'échangeur ouest. En effet, le tablier du passage supérieur de la RD 767 pourrait

perturber la visibilité de la potence informant des mentions de sortie ; (voire référence de visibilité de l'ICTAAL).

Ci-dessous, nous présentons nos éléments d'analyse au niveau de chaque variante.

#### Sur le tracé de la variante 1 (aménagement sur place)

La solution aménagement sur place impose d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients que cela peut générer en matière de gêne à l'usager :

- ralentissement de la réalisation des travaux suite à la multiplication des phases d'exploitation
- nécessité d'un phasage exploitation conséquent
- contraintes pour l'exploitant : présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de manière plus fréquente de la signalisation temporaire.

Ces remarques sont très importantes dans la partie ouest, où la réutilisation de la voirie existante correspond plus à l'emprise qu'à la chaussée, donc nécessite une reconstruction de 2 chaussées nouvelles, chevauchant par alternance la chaussée existante.

#### La variante 2 dite variante nord :

Cette variante présente les cicatrices créées par des déblais ou remblais les moins nombreuses . Cet aménagement s'adapte le mieux à l'aspect entretien routier et à l'aménagement paysager. De plus, alors que toutes les solutions présentent un viaduc en traversée de la vallée de Poulancré, cette variante ne propose qu'un seul viaduc, mais plus élevé; il ne laisse pas d'autres traces dans le paysage au niveau du réseau secondaire, et les talus de déblais semblent nettement moins importants ce qui impliquerait moins d'entretien.

#### La variante 3 dite variante sud :

La variante sud présente une longueur plus importante, soit 700m environ de plus que les autres variantes, ce qui représente 5 % de l'ensemble de ce nouvel itinéraire. Les talus paraissent nombreux et de grande hauteur.

De plus cette variante propose un viaduc avec un rayon de 650m non déversé pour franchir la vallée de la Poulancré ; le rapport dévers/rayon correspond à une valeur minimale pour une catégorie L2 dans l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison. En considérant qu'un viaduc constitue une zone sensible en matière de viabilité hivernale (ex : variations de point de rosée différentes du reste de la section courante), il semblerait logique de tendre vers un rayon en plan nettement supérieur à 650m.

#### Le demi-échangeur (en option) :

Sans ce demi-échangeur on auraient :

- l'échangeur actuel de St Gelven, à l'ouest de Caurel, se situant au PR 70 ;
- le futur échangeur ouest de la déviation aux environs du PR 61+500. La distance les séparant est de 8000m environ.

Plus à l'est, l'échangeur existant de St Caradec (PR53+500), se situera à 7000m du futur échangeur « est » de la déviation (PR estimé à 57+000). La distance prévue entre les deux échangeurs est donc de 4500m environ.

Ces inter-distances entre point d'échange sont tout à fait conformes aux attentes d'un itinéraire en rase campagne sur le réseau DIRO ; l'ICTAAL précisant « La distance entre deux points d'échange est en général d'une vingtaine de kilomètres ; mais il est normal qu'elle soit plus réduite à proximité de grandes agglomérations, dans la traversée de régions fortement peuplées et dans le cas de la transformation d'une route existante, ou qu'elle soit plus élevée dans d'autres contextes. ».

Par contre, si l'on ajoute ce demi-échangeur, entre le nouvel échangeur est et l'échangeur de St Gelven, l'usager rencontrerait quatre échangeurs successifs sur 12 kms soit un échangeur tous les 4000m en moyenne. Si l'on peut admettre que cela fonctionne, on peut rappeler que la multiplicité et la proximité des points d'échanges, si elle améliore la desserte des zones traversées n'est pas souhaitable sur le plan de la sécurité, en rase campagne.

Nous préconisons donc de ne pas réaliser le demi-échangeur, du fait du maintien d'une voie de circulation en parallèle (ancienne nationale), et de la proximité des points d'échanges existants et à venir de Caurel.

D'autre part, le maintien de l'ex - voirie nationale en traversée de Caurel nous paraît d'un gabarit acceptable pour recevoir un trafic estimé à 1100v/j à l'horizon 2035 .

Si ce projet du demi échangeur venait à se réaliser , la variante dite « est » nous conviendrait le mieux, du fait d'une longueur et hauteur moindre du talus de déblai. De plus le giratoire à quatre branches sera plus petit que les autres : meilleure lisibilité, mieux vis à vis des situations de prise à contre-sens que les deux autres options, et vitesses pratiquées a priori plus faibles.

#### POINTS DIVERS :

Nous insistons pour que le transfert de domanialité soit réalisé à la mise en service de la nouvelle RN, pour éviter toute gestion de double itinéraire par le service gestionnaire de la DIRO. Et la domanialité des ouvrages d'art devra avoir été clairement identifiée en amont des travaux afin qu'il ne subsiste aucune ambiguïté entre les gestionnaires potentiels, le principe de rattachement de domanialité au gestionnaire de la voie portée étant à retenir.

Il convient d'établir en amont de toute esquisse de plans décors un schéma directeur local de signalisation directionnelle sur l'ensemble de cet itinéraire en collaboration avec les collectivités territoriales et la DIR ouest. Ce schéma reprendra les préconisations fixées par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Il faudra tenir compte des modifications qui auront été précisées sur les points d'échange des mentions vertes des échangeurs de raccordement N12/N164 et de celui de Rostronen N/164/D790.

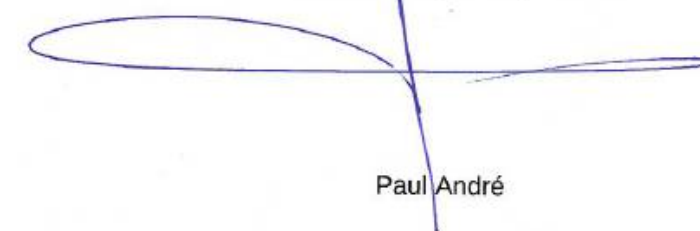
Une voie de substitution est reconnue comme obligatoire dans le dossier DUP mais sans autres précisions ; nous rappelons qu'elle peut avoir une utilité de délestage ou d'itinéraire de substitution au trafic de la section courante, et de ce fait il doit mesurer une largeur d'au moins 6m de large pour permettre le croisement d'une déviation pour les deux sens de circulation.

Les principes généraux d'aménagement de routes qui conviennent le mieux à l'attente des gestionnaires de voirie de la DIRO sont repris dans un guide édité dans sa première version en juillet 2014. A ce niveau d'étude, les attentes de l'exploitant sont bien de limiter les hauteurs de grand talus, et dans le cas d'impossibilité de créer des cheminements d'entretien suffisamment larges et continu pour que l'entretien mécanique courant des dépendances vertes puisse se réaliser avec le moins de difficultés et dans le respect de la sécurité des agents.

#### Conclusion :

La variante nord retient le plus notre attention car elle présente l'itinéraire le plus court et prévoit un viaduc au tracé rectiligne, mieux intégré dans le paysage et qui constitue un point de repère pour un usager empruntant l'itinéraire N164 centre Bretagne ; d'autre part les talus de déblais prévus dans cette variante sont d'une hauteur plus adaptée aux contraintes d'entretien du CEI de la DIR Ouest.

Le directeur adjoint exploitation



Paul André

Copie à : District de St Brieuc  
SEM  
chrono PESR

 DREAL BRETAGNE Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement BRETAGNE	DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
	<b>CONTRIBUTION INTERNE</b>	
	Division Biodiversité, Géologie et Paysages	

Affaire suivie par :  
 Françoise Le Page. Tel : 02 99 33 44 48  
 Stéphanie Jourvin. Tel : 02 99 33 45 63  
 Luc Morvan. Tel : 02 99 33 44 91  
 Fax : 02 99 33 44 29  
 RD : SAN-D062 - n°507-104

Destinataire de l'avis : service IST  
 REÇU LE  
 16 SEP. 2014  
 DREAL/IST

**Département :** Côtes d'Armor

**Commune :** Mûr-de-Bretagne

**Demandeur :** État (DREAL)

**Nature du projet :** Mise à 2x2 voies de la RN 164

**Contexte réglementaire :** Natura 2000, espèces protégées, paysages.

#### Objet :

Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne.

#### Contenu du dossier :

Le dossier présente trois variantes de tracé du projet de mise à 2X2 voies de la RN 164 entre les communes de Caurel et de Saint-Caradec, soit environ 11 km avec deux échangeurs (avec la RD 767 et la RD 81) et un demi-échangeur optionnel avec la RD 111.

Les tracés présentés à la concertation sont des tracés de principe et ne détaillent pas les emprises ni les ouvrages annexes (Ex : itinéraires de substitution, bassins de retenue...)

Les conditions sous chantier ne sont pas non plus présentées mais seront explicitées dans l'étude d'impact.

Les conditions de franchissement de la vallée de Poulancré font l'objet de quatre variantes exposées en annexe 6.

Le site Natura 2000 et les zones humides ne font pas l'objet d'une présentation dans le dossier de concertation. De même, les résultats des études « faune-flore » et « paysage », présentes dans les études préliminaires, ne sont pas reprises. L'absence de ces éléments ne facilite pas la compréhension des enjeux du patrimoine naturel du site.

La comparaison des variantes, à la page 15, n'inclut pas la variante 0.

#### Biodiversité :

##### **Natura 2000 :**

Le projet d'aménagement côtoie le site Natura 2000 FR5300035 « Forêt de Quénécan, vallée de Poulancré, landes de Liscuis et gorges du Daoulas. »

Mes remarques sur le document sont les suivantes :

- Page 13 : dans le zoom sur NATURA 2000, il convient d'enlever les termes "les contraintes imposées par la présence d'une zone Natura 2000".

 DREAL BRETAGNE Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement BRETAGNE	DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
	<b>CONTRIBUTION INTERNE</b>	
	Division Biodiversité, Géologie et Paysages	

Dans ce cadre, les objectifs des États membres de maintenir en bon état de conservation les espèces et habitats d'intérêt communautaire pourraient être rappelés (art L414-1 du Code de l'Environnement)

- Page 15 : il manque la mention de la Loutre dans le paragraphe sur les impacts sur la vallée de Poulancré. En effet, le projet pourrait entraîner la perturbation intentionnelle de cette espèce.

- Page 27 : Dans la gestion du chantier, il convient de s'assurer que la circulation des engins de chantier évite la RD 63 dans la vallée de Poulancré.

- Plans et annexes : les plans et annexes ne permettent pas de bien visualiser les emprises réelles du projet (déblais, remblais), et les ouvrages annexes comme les bassins de retenue, les itinéraires de substitution... Ces points seront à préciser dans l'étude d'impact.

#### Espèces protégées :

Le site comprend de nombreuses espèces protégées : la Loutre, le Campagnol amphibie, l'Escargot de Quimper et plusieurs espèces de chauves-souris (Grand rhinolophe et Petit rhinolophe, Grand murin, Murin de Daubenton). Le Groupe mammalogique breton a fait plusieurs prospections sur ce groupe d'espèces, exposées dans l'étude préliminaire.

A la page 15 du document, il importe de souligner que la variante « aménagement sur place » génère un impact notable non seulement sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancré mais aussi sur les espèces animales protégées.

Dans le chapitre sur l'analyse comparée des trois variantes, la pertinence du tracé Nord vis-à-vis des espèces n'est pas suffisamment soulignée. Cette variante propose la réalisation d'un viaduc de 25 mètres de haut et est la moins dommageable pour la biodiversité, car elle offrira une bonne transparence pour la faune.

Les caractéristiques techniques des ponts, présentées pour les variantes « aménagement sur place » et Sud, ne présentent aucune garantie d'efficacité pour le transit des chiroptères.

#### Sites et paysages :

Le sujet du paysage n'est pas illustré dans le document de concertation, mais il ressort de l'analyse des variantes que l'aménagement sur place est le moins impactant.

#### Conclusion :

En conclusion, il est regrettable que le dossier ne soit pas plus explicite et argumenté sur les enjeux du patrimoine naturel. Le dossier d'études préliminaires qui avait été montré à SPN faisait état de résultats qui auraient pu être repris pour la bonne compréhension du sujet par le public.

Sous réserve de compléments à apporter au dossier sur les emprises du chantier, équipement et les conditions sous chantier, la variante Nord semble le moins empiéter et impacter le site Natura 2000.

Pour le franchissement du Poulancré, cette variante présente un intérêt majeur pour la biodiversité : réalisation d'un viaduc, pas de dérivation de cours d'eau, ni busage ni franchissement de route supplémentaire contraignants pour la circulation des espèces.

	DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
	CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages

Par contre, l'aménagement sur place est préférable pour la protection du paysage.

La chargée de mission Natura 2000

Stéphanie Jouvin



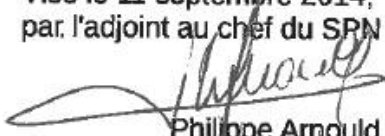
L'inspectrice des sites

Françoise Le Page

Le chargé de mission Espèces, biodiversité

Luc Morvan

Visé le 11 septembre 2014,  
par l'adjoint au chef du SPN

  
Philippe Arnould

Sujet: TR: RN164- entre Caurel et Colmain

De : "> Direction FNTR Bretagne (par Internet)" <direction@fntr-bretagne.com>

Date : 04/09/2014 17:46

Pour : <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Monsieur,

Nous avons bien reçu ce dossier et nous vous remercions de votre sollicitation.  
Nous l'avons étudié avec beaucoup d'intérêt.  
Nous n'avons pas d'observation particulière à formuler.

Bonne réception.  
Cordialement.

Anthony ROUXEL  
Délégué Régional

FNTR Bretagne  
33 rue de la Frébardière  
BP 67113  
35571 CHANTEPIE CEDEX  
Tel : 02-99-32-16-77 Fax : 02-99-53-07-52  
[direction@fntr-bretagne.com](mailto:direction@fntr-bretagne.com) <<mailto:direction@fntr-bretagne.com>>  
[www.fntr-bretagne.com](http://www.fntr-bretagne.com) <<http://www.fntr-bretagne.com/>>  
[www.fntr.fr](http://www.fntr.fr) <<http://www.fntr.fr/>>

C'est aussi :

Pour vos paies, vos documents de transport  
Tel : 02-99-32-41-75 Fax : 02-99-86-04-13  
[reflexservices35@orange.fr](mailto:reflexservices35@orange.fr) <<mailto:reflexservices35@orange.fr>>

P Pensez ENVIRONNEMENT : n'imprimer que si nécessaire

-----Message d'origine-----

De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"  
[<mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>]  
Envoyé : jeudi 4 septembre 2014 16:04  
À : [direction@fntr-bretagne.com](mailto:direction@fntr-bretagne.com) <<mailto:direction@fntr-bretagne.com>>  
Cc : [fntr.22@wanadoo.fr](mailto:fntr.22@wanadoo.fr) <<mailto:fntr.22@wanadoo.fr>>  
Objet : RN164- entre Caurel et Colmain

Bonjour,  
vous avez été destinataire du dossier de concertation relatif à l'aménagement de la RN164 entre Caurel et Colmain avec déviation de Mûr-de-Bretagne.  
Le courrier de transmission du dossier au Président de la FNTR Bretagne, dont une copie est jointe, invitait à formuler un avis pour le 13 septembre 2014.  
merci de m'indiquer si vous prévoyez de faire un avis formel et auquel cas de m'en adresser une copie par courriel.

cordialement

Alain BRAGUIER  
DREAL BRETAGNE  
0299334484

<< Fichier: 140612\_IST-DMOI-PAP-D132\_liste diffusion.pdf >> << Fichier:

Chambre d'agriculture  
des Côtes d'Armor

Service territoire, économie  
et environnement

☎ 02 96 79 22 12

CB/MCL

Dossier suivi par : Catherine Baudet

Objet : RN 164 Mur de Bretagne

Avis de la Chambre d'agriculture

Monsieur le Préfet  
Préfecture des Côtes d'Armor  
BP 2370

22023 ST BRIEUC cedex

Plérin, le 9 septembre 2014

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé pour avis le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de MUR de BRETAGNE en me demandant d'émettre un avis avant le 13 septembre 2014. Ce projet comporte plusieurs variantes que nous avons étudiées avec les responsables professionnels.

Vous trouverez ci-dessous les observations et réserves que nous émettons sur ce projet.

### 1. Choix de la variante

- Concernant l'impact sur la consommation du foncier

Parmi les 3 variantes soumises à la concertation, nous constatons que l'emprise foncière nécessaire à la réalisation du projet selon le dossier de concertation est proche dans les trois options, y compris la variante sur place pour laquelle nous aurions pensé qu'elle consommerait moins d'espace.

- Concernant les variantes Nord et Sud

Les impacts agricoles sont forts sur ces deux variantes. Cependant, l'analyse des critères concernant à la fois l'éloignement des sites d'exploitation, les effets de coupure logement de l'exploitant/site de production, les coupures du parcellaire, les possibilités de réorganiser le parcellaire, le rétablissement des accès nous font considérer la variante Sud comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations du secteur de Curlan/Le Botrain.

### 2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

Le positionnement de l'échangeur tel que présenté dans la variante Nord nous semble inacceptable et nous demandons que le positionnement de l'échangeur se fasse tel que présenté dans la variante Sud voire même légèrement plus au sud, quel que soit le choix du tracé final.

En effet, l'implantation retenue dans la variante Nord se situe au cœur du parcellaire d'une exploitation laitière tenue par un jeune agriculteur et correspond aux parcelles accessibles aux vaches laitières. L'implantation de l'échangeur tel que présenté dans la variante Sud se rapproche de la RN 164 actuelle et réduit l'impact sur cette exploitation. Nous souhaitons que toute solution en ce sens soit retenue.

  
AGRICULTURES  
& TERRITOIRES  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
CÔTES D'ARMOR

www.agriculteurs22.com

### 3. Compensations foncières

Il n'existe actuellement aucune réserve foncière visant à compenser les exploitations concernées par les emprises. Or, selon les options, le projet nécessite une consommation de l'ordre de 55 ha.

Nous demandons que l'Etat sollicite au plus vite l'intervention de la SAFER afin que celle-ci puisse se saisir dès à présent de toutes les opportunités foncières susceptibles de compenser les exploitants impactés par ce projet.

Par ailleurs, selon les tracés, l'usage de la RN 164 comme voie de substitution n'est pas toujours possible. Lorsque les options conduisent à des délaissés de voirie (tronçons de RN non utilisés), nous demandons que ceux-ci soient réaffectés pour un usage agricole.

### 4. Aménagement foncier

Les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles. En conséquence, je demande qu'il soit fait application de l'article L 123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre de la réalisation des grands ouvrages routiers.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN  
Président



**Sujet:** RE: RN 164-Mur de Bretagne  
**De :** "> BAUDET Catherine (par Internet)" <Catherine.BAUDET@cotes-d-armor.chambagri.fr>  
**Date :** 17/09/2014 10:46  
**Pour :** "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>  
**Copie à :** "ALLAIN Olivier" <Olivier.ALLAIN@cotes-d-armor.chambagri.fr>, "Jean-Michel Marsoin (E-mail)" <jean-michel.marsoin@bbox.fr>

Monsieur Braguier bonjour,  
 en complément de notre avis écrit sur le secteur de Mur de Bretagne et suite à des réactions d'agriculteurs locaux, je me permet d'attirer votre attention sur l'importance qu'il y aura sur ce tronçon à faire une évaluation des impacts agricoles précise et des moyens à mettre en oeuvre pour y remédier ( étude agricole, réserve, aménagement foncier)

Merci de prendre en compte ces éléments de débat

-----Message d'origine-----

De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" [<mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>]  
 Envoyé : vendredi 12 septembre 2014 14:29  
 À : ALIX Valerie  
 Cc : BAUDET Catherine  
 Objet : Re: RN 164-Mur de Bretagne

Bonjour,  
 merci pour votre avis

salutations

Alain BRAGUIER

Le 12/09/2014 11:20, > ALIX Valerie (par Internet) a écrit :

Bonjour,  
 Comme convenu, voici l'avis de la Chambre d'agriculture sur la RN164.  
 Bonne réception.

<<SKMBT\_C554e14091209570.pdf>>  
 Cordialement,

**\*Catherine BAUDET\*//**  
 Responsable de l'Equipe juridique,  
 droit rural et de l'environnement, Equipe Bâtiment  
 Service Territoire Economie Environnement

-----Message d'origine-----

\*De : \* BAUDET Catherine  
 \*Envoyé : \* mardi 9 septembre 2014 17:17  
 \*À : \* '[Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr)'  
 \*Objet :\* RNJ 164

Monsieur Braguier bonjour,  
 oui nous allons formuler un avis sur la RN164 sur le secteur de Mur et selon votre demande je vous l'adresserai par courriel

Cordialement

**\*Catherine BAUDET\*//**  
 Responsable de l'Equipe juridique,

**Sujet:** RE: RN164- entre Caurel et Colmain  
**De :** "> FNTR 22 (par Internet)" <fntr.22@wanadoo.fr>  
**Date :** 08/09/2014 11:01  
**Pour :** "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Monsieur,


Comme La FNTR Bretagne avait également reçu le dossier Celui-ci a été étudié avec intérêt, Il n'y a pas eu d'observation particulière à formuler

Je reste à votre entière disposition

Très cordialement.  
 Patricia MACK

FNTR BRETAGNE  
 Bureau correspondant des Côtes d'Armor  
 BP 526  
 5, place de la Liberté  
 22005 SAINT BRIEUC CEDEX 01  
 tél 02.96.33.01.97 - fax : 02.96.33.06.95  
 FNTR BRETAGNE CHANTEPIE : 02.99.32.16.77  
[fntr.22@wanadoo.fr](mailto:fntr.22@wanadoo.fr)  
[www.fntr-bretagne.com](http://www.fntr-bretagne.com)

Le Transport Routier de Marchandises, c'est :  
 36 000 entreprises, 400 000 salariés,  
 50 Md/an de CA HT, dont 2,3 Md d'investissements,  
 En 20 ans : 3 fois moins d'accidents, 80% de gaz polluants en moins, 20% de carburant à la tonne en moins

 Pensez ENVIRONNEMENT : n'imprimer que si nécessaire

-----Message d'origine-----

De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" [<mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>]  
 Envoyé : jeudi 4 septembre 2014 16:04  
 À : [direction@fntr-bretagne.com](mailto:direction@fntr-bretagne.com)  
 Cc : [fntr.22@wanadoo.fr](mailto:fntr.22@wanadoo.fr)  
 Objet : RN164- entre Caurel et Colmain

Bonjour,  
 vous avez été destinataire du dossier de concertation relatif à l'aménagement de la RN164 entre Caurel et Colmain avec déviation de Mûr-de-Bretagne.  
 Le courrier de transmission du dossier au Président de la FNTR Bretagne, dont une copie est jointe, invitait à formuler un avis pour le 13 septembre 2014.  
 merci de m'indiquer si vous prévoyez de faire un avis formel et auquel cas de m'en adresser une copie par courriel.

cordialement

Alain BRAGUIER  
 DREAL BRETAGNE  
 0299334484





M. le PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE  
Direction régionale de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement de Bretagne  
Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 5 septembre 2014



Adresse  
7 rue Jean Rostand  
22440 Ploufragan  
☎ : 02 96 68 15 40  
☎ : 02 96 68 15 41  
✉ : federationpeche22@orange.fr

Fédération des Côtes d'Armor  
pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique

Ploufragan, le mercredi 10 septembre 2014

**DREAL Bretagne**  
**Service Infrastructure Sécurité**  
**Transports**

**3 avenue de la Préfecture**  
**35 026 RENNES Cedex 09**

**Objet : Avis sur projet d'aménagement RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne**  
V/Réf. : IST-DMOI-PAP-D132  
N/Réf. : ML 10-09-2014 / AD  
*Affaire suivie par Alain Dumont*

Objet: projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mur de Bretagne  
Dossier suivi par M. Pierre-Alexandre POIVRE.

Monsieur Le Préfet,

Vous m'avez invité à participer à la consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mur de Bretagne et je tiens tout d'abord vous en remercier.

Après avoir pris connaissance des documents fournis, mon point de vue, en tant que représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest, est de soutenir la variante 2, qui, à la lecture de l'analyse comparative, présente plusieurs points favorable et aucun inconvénient majeur.

D'un point de vue budgétaire, cette variante n'est pas la plus économique, mais c'est probablement pour les mêmes raisons.

Compte tenu des prévisions d'augmentation de trafic présentées dans les documents, il faut souhaiter que, comme pour tout le projet d'aménagement de la RN 164, les travaux puissent être menés dans un avenir proche afin d'améliorer les conditions de circulation et donc les conditions de sécurité.

Vous souhaitant bonne réception,  
Veuillez recevoir, M. Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Ph QUINTIN  
Psd Départemental  
ACO Côtes d'Armor

Le Président,  
Maurice Lebranchu

FÉDÉRATION DES CÔTES D'ARMOR POUR LA PÊCHE  
ET LA PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE  
7, Rue Jean Rostand  
22440 PLOUFRAGAN



## Agir pour les mammifères sauvages de Bretagne et leurs habitats

Saint-Brieuc, le 10 septembre 2014

Objet : Concertation publique - avis du Groupe Mammalogique Breton sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mur de Bretagne

Monsieur le préfet de la région Bretagne,

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mur-de-Bretagne fait actuellement l'objet d'une concertation publique. Dans ce cadre, le Groupe Mammalogique Breton, association régionale agréée pour la protection de la Nature et de l'Environnement, dont l'objet est, dans l'intérêt général et dans un but de préservation de la nature, d'engager toutes actions touchant à l'étude, à la gestion et à la protection des mammifères sauvages autochtones et de leurs habitats, vous transmet son avis sur ce projet.

Conformément au point de vue exprimé à plusieurs reprises lors des comités de suivis, le GMB considère que parmi les trois variantes de tracé soumises à concertation, une seule, la variante Nord, est de nature à éviter au mieux les impacts sur l'environnement, dont en particulier la destruction d'espèces protégées de mammifères sauvages telles que la Loutre ou les chiroptères, ainsi que le prévoit la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie\*.

En effet, à l'inverse des deux autres variantes, la variante Nord, est la seule qui prévoit un franchissement de la vallée du Poulancré par un viaduc. Ce type d'ouvrage est le seul dont l'efficacité est avérée pour éviter et limiter les impacts sur les mammifères sauvages dans leur ensemble, que ce soit la surmortalité routière, ou le fractionnement des populations. Or, au niveau de ce franchissement du Poulancré, les enjeux naturels sont particulièrement sensibles puisqu'on y trouve, pour le seul groupe des mammifères, de nombreuses espèces protégées, dont la Loutre d'Europe (*Lutra lutra*) ainsi qu'une colonie de Petit rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*), toutes deux espèces d'intérêt communautaire de la Directive Européenne « Habitats, Faune, Flore » justifiant de la désignation d'un périmètre Natura2000 (FR5300035) sur cet espace.

\* Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels. MEDDE, Octobre 2013.

- **Siège régional :** ☒ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 ✉ [contact@gmb.asso.fr](mailto:contact@gmb.asso.fr)
- **Antenne des Côtes d'Armor :** ☒ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
- **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ☒ 1, quai Amiral de la Grandière, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
- **Antenne de Loire-Atlantique :** ☒ Le Bois Joubert, 44 480 Donges ☎ 06 35 15 71 03

Le Groupe Mammalogique Breton (GMB), association loi 1901 de protection des mammifères sauvages de Bretagne et de leurs habitats, est agréé Association de protection de la nature au niveau régional et est membre de France Nature Environnement.



## Agir pour les mammifères sauvages de Bretagne et leurs habitats

Les deux autres variantes, qui ne présentent pas d'avantages significatifs sur la variante Nord pour l'ensemble des composantes du projet (coût, habitations ou surface agricole impactée, ou même faisabilité technique), présentent en outre, des impacts sur l'environnement et les milieux naturels bien plus importants que celle-ci, et ce malgré un aménagement coûteux du franchissement du Poulancré par la variante Sud dont l'efficacité pour les mammifères n'est en aucun cas avérée.

Le GMB recommande donc le choix de la variante Nord pour la réalisation de ce projet, seule variante permettant réellement d'éviter et de limiter au mieux les impacts de celui-ci sur les populations de mammifères sauvages, très riches, de ce secteur. Nous rappelons également que le choix d'un autre tracé, outre les dégâts irréversibles faits au patrimoine naturel de ce pays de Guerlédan, présenterait le désavantage de fragiliser infiniment le projet du point de vue juridique, puisque dans ce cas les réglementations française (article L 411.1 du code de l'Environnement) et européennes (Directive 92/43/CEE) ne nous paraissent pas être respectées.

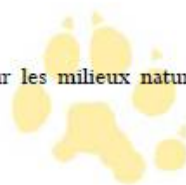
Par ailleurs, concernant le demi-échangeur de Caurel, il présente des impacts importants sur les milieux naturels, un coût très important, pour un service rendu aux usagers qui ne nous semble pas déterminant : gain de 2 à 3 minutes pour accéder à Caurel. Le GMB exprime donc un avis défavorable à l'intégration de ce demi-échangeur supplémentaire au projet.

Veillez agréer, Monsieur le préfet de Région, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Groupe Mammalogique Breton,  
le Président, Xavier GREMILLET

- **Siège régional :** ☒ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 ✉ [contact@gmb.asso.fr](mailto:contact@gmb.asso.fr)
- **Antenne des Côtes d'Armor :** ☒ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
- **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ☒ 1, quai Amiral de la Grandière, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
- **Antenne de Loire-Atlantique :** ☒ Le Bois Joubert, 44 480 Donges ☎ 06 35 15 71 03

Le Groupe Mammalogique Breton (GMB), association loi 1901 de protection des mammifères sauvages de Bretagne et de leurs habitats, est agréé Association de protection de la nature au niveau régional et est membre de France Nature Environnement.



**Sujet:** RE: RN164- entre Caurel et Colmain

**De :** "> Maryline Barre (par Internet)" <contact@abea.fr>

**Date :** 11/09/2014 17:27

**Pour :** "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Nous avons bien reçu le dossier de concertation relatif à l'aménagement en 2X2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr de Bretagne mais l'ABEA ne prévoit pas de faire un avis formel par rapport à cet aménagement.

Je vous souhaite bonne réception de ces informations.

Cordialement,

Maryline BARRÉ

Association Bretonne des Entreprises Agroalimentaires 8, Rue Jules  
Maillard de la Gournerie CS 83939  
35039 RENNES CEDEX  
Tél : 02 99 31 55 25  
Email : [contact@abea.fr](mailto:contact@abea.fr)  
Site web : [www.abea.fr](http://www.abea.fr)

-----Message d'origine-----

De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

[<mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>]

Envoyé : jeudi 4 septembre 2014 16:12

À : Maryline Barre

Objet : RN164- entre Caurel et Colmain

Bonjour,

vous avez été destinataire du dossier de concertation relatif à l'aménagement de la RN164 entre Caurel et Colmain avec déviation de Mûr-de-Bretagne.

Le courrier de transmission du dossier au Prsidentn de l'Association Bretonne des entreprises Agroalimentaires, dont une copie est jointe, invitait à formuler un avis pour le 13 septembre 2014.  
merci de m'indiquer si vous prévoyez de faire un avis formel et auquel cas de m'en adresser une copie par courriel.

cordialement

Alain BRAGUIER  
DREAL BRETAGNE  
0299334484

**Sujet:** RE: RN164- entre Caurel et Colmain

**De :** "> PAPON Audrey (par Internet)" <Audrey.PAPON@fdsea22.fr>

**Date :** 12/09/2014 17:21

**Pour :** <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Une réunion de consultation a été organisée en partenariat avec la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor auprès des agriculteurs de la zone concernée. Aussi, la FDSEA 22 s'associe pleinement à l'avis remis par la Chambre d'agriculture au sujet de l'aménagement de la RN164 entre Caurel et Colmain.

Bien cordialement,

Didier Lucas,  
Président de la FDSEA

-----Message d'origine-----

De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

[<mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>]

Envoyé : vendredi 5 septembre 2014 14:38

À : FDSEA22

Objet : RN164- entre Caurel et Colmain

Bonjour,

vous avez été destinataire du dossier de concertation relatif à l'aménagement de la RN164 entre Caurel et Colmain avec déviation de Mûr-de-Bretagne.

Le courrier de transmission du dossier au Président de la FDSEA, dont une copie est jointe, invitait à formuler un avis pour le 13 septembre 2014.  
merci de m'indiquer si vous prévoyez de faire un avis formel et auquel cas de m'en adresser une copie par courriel.

cordialement

Alain BRAGUIER  
DREAL BRETAGNE  
0299334484