

- **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 complémentaire du 18 janvier au 12 février 2016

Compte-rendu de la réunion publique
du 27 janvier 2016 à partir de 18h30
Halle des loisirs à Mûr de Bretagne

Intervenants :

| | |
|----------------------------|---|
| M. LAVIGNE Frédéric | Sous-préfet de Guingamp |
| M. LAHELLEC Gérard | Vice-Président du conseil Régional de Bretagne |
| M. POIVRE Pierre-Alexandre | DREAL Bretagne - Chef de la Division maîtrise d'ouvrage Intermodale |

M. LAVIGNE ouvre la réunion devant une assistance d'environ 140 personnes. Il fait part de la volonté de l'Etat de faire aboutir l'aménagement de la RN164. En tant que nouveau sous-Préfet, il a pleinement perçu l'importance structurante de cet axe pour le développement du territoire du centre Bretagne. La concertation qui commence représente une étape cruciale car il s'agit de faire le bon choix de tracé, qui sera ensuite approfondi au cours des différentes prochaines étapes d'études et de procédures. Il indique que l'Etat est bien conscient du passif historique sur cette opération, où un projet avait déjà été envisagé mais n'avait pas abouti.

M. LAHELLEC rappelle que la Région cofinance à hauteur de 50 % le projet, qu'elle est désormais la seule collectivité à intervenir aux côtés de l'Etat et qu'aucune autre région en France ne fait un tel effort d'investissement sur les routes. Ceci car le désenclavement du centre Bretagne est une priorité et que ce désenclavement ne pourra qu'être routier. Il se veut le porte-voix de l'ensemble des collectivités auprès de l'Etat, qu'il accompagne sur l'ensemble des projets, afin notamment que la desserte des territoires traversés réponde au mieux aux attentes.

M. POIVRE, rappelle que la 1ère concertation menée en juin/juillet 2014 n'avait pas permis de dégager parmi les variantes alors proposées une variante qui fasse l'objet d'un consensus. Pour y parvenir, des études complémentaires ont été menées pour fournir des éléments plus détaillés et améliorer les dispositions proposées. L'objectif est que la seconde concertation, menée du 18 janvier au 12 février 2016, permette d'aboutir au choix d'une variante qui sera ensuite étudiée plus en détail. Il présente ensuite l'avancement du projet, les études menées et les grandes caractéristiques des variantes désormais soumises à la concertation.

Échanges avec la salle :

M. JEGO (Kerbotin) considère que les aménagements routiers proposés sur les voiries secondaires au niveau de Curlan, dans les variantes mixte et sud, et notamment les giratoires sont inacceptables, car trop proches des habitations riveraines.

M. POIVRE admet qu'on pourra par la suite encore essayer d'optimiser les tracés, mais précise que les grandes caractéristiques sont néanmoins posées.

M. COLON DE FRANCIOSI (manoir de la Roche) demande si des études de bruit ont été réalisées, et craint que dans les secteurs où l'infrastructure repose sur des remblais de 5 à 6 m, des nuisances sonores soient à craindre.

M. POIVRE confirme que des études de bruit, simplifiées à ce stade, ont été réalisées, et qu'elles seront affinées au moment de l'étude de la variante retenue. On peut ainsi noter que le nombre d'habitations dans une bande de 100 m de part et d'autre de la future voie est à peu près le même dans les différentes variantes, mais qu'on peut attendre un peu plus de maisons soumises à des niveaux de bruit un peu plus élevés dans le cas des variantes Sud et Mixte, globalement plus proches de Curlan.

M. QUERO (exploitant agricole à Rossuliet) juge inconcevable pour le fonctionnement de son exploitation qu'elle soit coupée en deux, pour servir de déviation pendant la durée des travaux du viaduc (18 à 24 mois) dans le cas de la variante Sud.

M. POIVRE indique que des aménagements spécifiques sont clairement possibles pour réduire ces nuisances (boviducs, gestion des accès et des circulations...) mais qu'ils ont évidemment un coût et qu'une gêne subsistera à l'évidence.

Un membre de l'assistance (de Coët Prat) regrette qu'il n'y ait pas au dossier de profil en long, pour mieux apprécier l'impact visuel et sonore de la route.

M. POIVRE répond que ces éléments seront rajoutés dans les meilleurs délais sur le site internet de la DREAL.

Un membre de l'assistance demande si les variantes sud et mixte permettent le raccordement d'une éventuelle rocade Sud de Mûr.

M. POIVRE répond que l'Etat n'a pas étudié ce projet de raccordement d'une rocade Sud dans le détail, car c'est un projet porté par le Département, mais qu'il sera vraisemblablement contraignant de raccorder un échangeur dans la courbe de la future RN164 : une partie des aménagements faits seront peut-être perdus et des impacts supplémentaires sur des habitations sont sûrement à prévoir.

M. LAVENANT (kermur) est surpris par les niveaux de consommation des terres agricoles annoncés dans les tableaux comparatifs des variantes. **M. POIVRE** confirme la cohérence des éléments par rapport à d'autres projets ou au regard des longueurs des variantes, qui restent proches.

M. LE CORRE (agriculteur à St Caradec) est surpris que son nom n'apparaisse pas dans la présentation, car il est également touché ; il demande si un aménagement foncier est prévu, et si une réserve foncière constituée ? Que deviennent les terrains déjà acquis ?

M. POIVRE répond que ce sont à ce stade les exploitants des secteurs où les variantes se différencient qui ont été rencontrés, ce qui n'est pas le cas de M. Corre. Il tient à rappeler qu'il n'appartient pas à l'Etat de décider d'un aménagement foncier ; il est du ressort d'une commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, qui serait mise en place sous l'animation du Département. Il estime néanmoins, en tant que maître d'ouvrage, que cette procédure lui paraît ici la meilleure, au moins sur une partie du projet, pour remédier de manière équitable aux impacts sur l'activité et le foncier agricoles. Par ailleurs, il indique qu'il n'y a à ce jour aucune réserve foncière, car aucune opportunité n'est apparue depuis que la DREAL fait assurer une veille foncière par la SAFER. Il confirme que l'Etat essaiera de garder la maîtrise des terrains acquis, pour alimenter une réserve foncière, mais qu'il ne pourra pas empêcher les anciens propriétaires de les récupérer, le droit leur permettant.

Un membre de l'assistance (de Curlan) fait remarquer que la variante nord est présentée 4M€ moins cher et 425m moins longue que la variante mixte et qu'elle considère que choisir une variante plus longue qu'une autre est contraire à la COP21

M. POIVRE indique que cet a priori est fondé, précise que cela est comptabilisé dans la rentabilité du projet (par le biais du coût de la consommation de carburant ou de l'émission de CO2), mais estime que les différences sur ce point entre variantes restent faibles, et que l'enjeu lui paraît secondaire par rapport aux enjeux agricoles et humains qui doivent être privilégiés.

M. COLON DE FRANCIOSI fait remarquer que la proximité de certains aménagements routiers va conduire à une dépréciation des biens immobiliers. **Un membre de l'assistance** demande si l'Etat compensera les propriétaires.

M. POIVRE indique que les préjudices subis par ceux qui sont directement impactés dans leurs biens ou leurs terrains seront indemnisés, mais que la loi ne prévoit rien pour cette dépréciation des biens immobiliers.

M. COLON DE FRANCIOSI considère que le tracé Sud est aberrant ; l'impact du bruit n'est pas assez pris en compte, et le viaduc bas va créer un phénomène de résonance dans la vallée. Le tracé Nord serait meilleur car plus court dans la vallée, il s'éloigne des habitations et laisse tranquille le hameau de Curlan. D'autre part le tracé sud a un impact important sur le boisement de la vallée face à La Roche. Plus loin vers l'est la variante sud et la Mixte se confondent et on ne comprend pas pourquoi il faudrait passer au sud car Curlan et la ZA deviennent séparés de Mûr-de-Bretagne. Il paraît qu'il est essentiel pour le conseil municipal que pour le développement de la ville et de la ZA il faut un point de vue ; or on voit que par la variante nord en venant de l'ouest on voit parfaitement la ZA, et il en est de même en venant de l'est, avec un avantage pour les muros c'est que cela éloigne le bruit routier de l'ensemble des habitations, et pas seulement celles situées à moins de 100m. De plus il n'y a plus d'aménagements routiers proche des habitations au niveau de Curlan. De son point de vue les variantes sud et mixte présentent un gros problème pour l'ensemble Pont Quemer et Curlan qui restent impactés à vie contrairement à la variante nord. Il convient qu'il reste nécessaire de garantir l'intérêt des agriculteurs.

Mme LE SERGENT (Curlan – le Bas de la Lande) indique qu'elle est très impactée par la variante Nord, tant au niveau de son exploitation que de sa maison d'habitation ; elle affirme qu'une variante Nord n'avait jamais été envisagée par le passé, seul l'aménagement sur place était prévu. Aujourd'hui il est supprimé ce qui est une bonne chose pour les habitants de Curlan. De son point de vue la variante mixte peut arranger tout le monde puisqu'elle ne passe pas dans Curlan.

Elle évoque ses inquiétudes sur la pérennité de son exploitation qui est coupée par la variante nord et rappelle que sa maison d'habitation est récente et se retrouve près du tracé nord ainsi qu'une habitation qu'elle a rénové à Kerbohalen.

M. POIVRE indique qu'on ne peut à ce stade des études tirer de conclusions sur la pérennité de telle ou telle exploitation. Le processus d'étude devant nous est long, des procédures jalonnent la vie du projet, des solutions seront à rechercher par tous les moyens, et notamment celui d'un aménagement foncier.

Des membres de l'assistance laissent entendre que la variante a déjà été choisie par l'État (la Nord pour certains, la Mixte pour d'autres...).

M. POIVRE affirme avec force qu'aucune décision n'a été prise ; confirmation est donnée par **M. LAVIGNE**.

M. ROUX (Curlan) indique que la municipalité serait favorable à un tracé qui s'éloigne de Curlan.

M. POIVRE indique que des demandes ont été faites mais qu'il est trop tôt pour y répondre. Il insiste sur le fait que le projet fera encore l'objet d'ajustements, suite aux études, concertations et procédures qui restent à mener. Heureusement que tout n'est pas figé aujourd'hui et que des améliorations restent possibles.

Un membre de l'assistance demande si un échangeur de type circulaire, comme celui réalisé sur la RD700 au sud de Saint-Brieuc, n'est pas moins consommateur d'espace.

M. POIVRE indique que c'est une solution comme une autre.

Un représentant de la **SAFER** intervient en confirmant les propos tenus précédemment concernant la problématique des réserves foncières ; il conclut en souhaitant que l'intérêt collectif prime sur les intérêts individuels.

Un membre de l'assistance fait remarquer que la variante mixte préserve mieux les zones humides, en termes d'emprise.

M POIVRE indique que les zones humides ne se caractérisent pas seulement par leur surface, mais par leur richesse écologique. Que la variante Mixte a certes un petit avantage sur la variante Nord sur ce point, mais qu'elle coupe aussi la vallée du Saint-Guen.

Mme Le Sergent : demande ce qu'il en est du rétablissement de la voie verte, car le projet la coupe à plusieurs endroits.

M. POIVRE répond qu'elle est rétablie par des ouvrages à chaque intersection dans chaque variante.

Un membre de l'assistance demande quand aura lieu le choix de la variante.

M. POIVRE souhaite une large expression pour faciliter la décision, et espère qu'un choix pourra être rendu public au second trimestre 2016.

M. MARTIGNE, maire de Caurel, déplore que le demi-échangeur de Caurel n'ait pas été pris en compte dans le projet.

M. LAHELLEC indique qu'il reste ouvert à toutes les discussions sur ce genre de demandes, pourvu que d'autres collectivités acceptent de s'en emparer et de contribuer au financement. Il en profite pour remercier les participants pour leurs prises de parole, indiquer qu'il a bien conscience des tiraillements entre les variantes et que le choix reste vraiment ouvert.

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

- **Annexe 9** : Observations portées sur les registres en mairies, courriels et courriers reçus

IST-DH05-AB-0035

Mme LÉ BOUDEC Anne
Mr LE BOUDEC Jean-Michel
Mme LÉ BARS Annie
Pont-Domjean
22530 MÛR DE BRETAGNE
Adresse courrier :
2, rue Neuve
22530 MÛR DE BRETAGNE
Tel contact : 06 84 31 79 54

REÇU LE
- 4 FEV. 2016
DREAL/IST

Direction régionale de l'environnement
de l'aménagement et du logement (dreal)
10, rue Maurice Fabre- CS 96515
35065 Rennes Cedex

Objet : Tracé RN 164 vallée de Poulancré
à MÛR DE BRETAGNE
Copie à Mr le Maire de Mûr de Bretagne

Mûr De Bretagne, le 30/01/2016

Monsieur Le Directeur,

L'aménagement de la route à 4 voies dans le secteur de Mûr de Bretagne nous concerne par le projet sud qui passe à Pont Domjean. Riverains, donc impactés, nous n'avons jamais été directement contactés par rapport à cette nouvelle variante et c'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous avons suivi la présentation faite à Mûr de Bretagne le 27 janvier.

Suite à la prise de connaissance du projet, avec les voisins concernés, nous avons rencontré Monsieur Le Maire de Mûr De Bretagne le 09/11. Chacun des 3 riverains a pu exprimer ses craintes, les contraintes créées et surtout les nuisances qu'occasionnerait cette route.

Plusieurs remarques nous semblent importantes et nous les portons à votre connaissance. Elles sont classées en privilégiant l'intérêt collectif puis individuel et enfin économique à l'échelle de la commune. La maison qui nous concerne est la première en allant vers l'OUËST; il s'agit de l'ancienne ferme familiale en forme de U avec un hangar à proximité et environ 6 700 m² en partie inclus dans la Zone Natura 2000.

1) Le plan situe la rivière plus en retrait de la route de Saint Gilles du Vieux Marché qu'elle l'est en réalité (deux mètres de la route). L'implantation d'un rond-point si proche de la rivière nous étonne avec des gros risques de pollution, voire de submersion.

2) Ce magnifique vallon, en zone humide, constitue l'entrée de la Vallée de Poulancré et s'intègre dans le périmètre Natura 2 000. Il est peut être pas suffisamment mis en valeur actuellement.

3) C'est une zone de sources pas très éloignée du captage communal de La Roche. Ces sources alimentent en eau les deux premières maisons et alimentaient l'exploitation agricole familiale y compris en période de sécheresse.

4) Cette route serait nécessairement encaissée et imposerait de fracturer un relief rocheux et très escarpé. Quelle largeur ? Quelle Profondeur ? Quelle pente ? Quelle emprise ?

5) Cette route orientée Est, serait certainement très dangereuse l'hiver avec une forte pente, beaucoup d'humidité et ombragée. Actuellement nous évitons de l'emprunter par temps de verglas ou de neige.

6) Chacun des trois riverains se projette dans l'avenir et a pu en parler à Mr le maire le 09/11/2015.

7) Nous avons engagé des démarches et travaux en août 2014 en liaison avec la communauté de communes de Pontivy et notre projet de location en meublé de tourisme démarre l'été prochain. Nous souhaitons profiter de l'effet Assec du Lac de Guerlédan sans faire ombrage aux professionnels en place.

Nous mettons en avant le cadre verdoyant, préservé et tranquille tout en étant très proche de la RN 164 et du bourg, l'habitat ancien assez particulier dans le secteur de Mûr de Bretagne s'y intègre parfaitement.

Nous nous inscrivons totalement dans l'esprit Natura 2 000 avec la préservation de la nature et de l'habitat tout en créant un projet économique à l'échelle communale. Le potentiel de développement de ce projet reste important et pourra se faire dans le temps...

8) Les nuisances, les désagréments, les problèmes d'accès que ce soit en période de travaux et ensuite sont innombrables. Dans le projet global, il semble que nous soyons impactés dans tous les domaines par rapport à l'existant avec le projet le plus cher. Cette route serait très fréquentée par la suite avec l'accès à Saint Gilles Du Vieux Marché et à la zone industrielle de Guergadic, laissant les nuisances s'installer de façon durable.

Notre problématique vaut également pour tous les voisins qui longent la route avec notamment deux bâtisses identiques en forme de U. La situation est amplifiée pour l'exploitation laitière de Monsieur Quéro pour laquelle on comprend bien les difficultés qui seraient engendrées au quotidien.

Nous espérons que nos remarques seront prises en considération et vous prions d'agréer, Monsieur Le Directeur, nos salutations distinguées.

Mme LÉ BOUDEC Anne

Mme LÉ BARS Annie

Mr LÉ BOUDEC Jean-Michel

Meur Maurice LE BRIS
Kerbotin
22530 MUR DE BRETAGNE

Objet: RN 164MUR DE BRETAGNE

EST-D001-AB-A045

REÇU LE
10 FEV. 2016
DREALIST

D.R.E.A.L.
Service I.S.T.
Batiment d'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames, Messieurs, ,

Résidant au village de Kerbotin, issu d'une famille établie depuis plusieurs générations et âgé de 78 ans, le projet de la mise en 2x2 voies de la RN 164 m'a été annoncé au mois de juillet 2015, par Monsieur Le Maire de Mur de Bretagne. Cela m'a déstabilisé.

Si le projet mixte ou sud se réalise, ma propriété va être exposée à une 2x2voies à vingt cinq mètres de mon habitation avec un surplomb de six mètres.

Je crains une dépréciation importante de mes biens.

Comment peut on imaginer vivre avec un tel projet en face de chez soi. Vous portez une attention particulière au jardin du Botrain et pour moi: rien. Sachez, que leur habitation se trouve à l'opposé du projet et que cette propriété n'est plus ouverte au public.

Le projet nord a l'avantage de préserver toute la zone de Pont-Quémer, Kerbotin et Curlan. C'est le tracé le plus court et le moins coûteux, qui permettrait à Caurel d'avoir son demi-échangeur vu les quatre millions d'euros d'économie. C'est pourquoi je demande que ce projet soit retenu.

Salutations distinguées.

Etabli à Mur de Bretagne le 08 février 2016

Le Bris

Monsieur Marcel Bault
L'assoement du Roch-Bis
22530 Mur de Bretagne

Mise à deux fois deux voies de la R.N. 164 Bis
Secteur de Mur de Bretagne - Village de Curlan
Consultation des riverains

EST-D001-AB-A045

REÇU LE
10 FEV. 2016
DREALIST

Le 9 février 2016

Messieurs,

Je suis propriétaire de terres à Curlan qui sont dans l'emprise de la future mise à deux fois deux voies de la R.N. 164 Bis. D'une part pour le tracé Nord entre le Garage Philippe et le C.D. 35. D'autre part pour le tracé Sud le long du ruisseau de St Guen. (L'emprise pour les deux tracés à la même surface)

Je trouve que le tracé Nord est celui qui s'inscrit le mieux dans le schéma général de la mise à deux fois deux voies de la RN 164 Bis pour la desserte du Centre Bretagne et c'est le moins coûteux.

Le tracé mixte est inacceptable, trop près des habitations de Kerbotin et Curlan. De plus il prévoit un rond-point EST entre les maisons. Les voies de servitude les prennent en étau. Une variante a été demandée par les municipalités du secteur qui s'éloigneraient des habitations et améliorerait le tracé Sud. Ces deux tracés nécessitent des rond-points qui sont une gêne pour le trafic notamment celui des poids lourds. Ils passent au sud de Curlan dans une zone humide, avec des sources, où la faune et la flore sont protégées. Ces tracés sont plus coûteux que le tracé Nord et les modifications proposées par les municipalités ne peuvent qu'entraîner un surcoût.

En vous demandant d'étudier mes observations, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Marcel Bault

Marcel Bault

M^r et M^{me} Gilles Hego
Eurlan

22530 Mair de Bretagne

Objet : RN 164 Mair de Bretagne

à

DREAL
Service IST

Mesdames, Messieurs,

Issu de famille installée depuis plusieurs générations au bas du village de Eurlan, le projet mixte et sud, nous inquiète particulièrement

Installé depuis 1983 en GAEC avec mes parents sur une exploitation agricole de vingt sept hectares en production lait et porcs. Depuis leur départ à la retraite en 1994, je travaille seul sur l'exploitation, (mon épouse travaillant à l'extérieur).

Lors du départ en retraite de mes parents, j'ai abandonné la production laitière pour me consacrer à la culture et l'élevage de porcs.

(80 truies naisseur-engraisseur)

En 2013, j'ai mis mes installations en conformité avec les normes bien-être, ayant toujours des emprunts à rembourser.

Pourquoi ce projet m'inquiète ?

La proximité de ces voies par rapport à

EST - Dnoi - # 8 - A043

REÇU LE
10 FEV. 2016
DREALIST

mes installations, on me parle pas de merlon anti-bru comme vous l'avez fait pour certain...

- Dans le tableau page 62 du document de concertation, vous me classer futur retraité, sans successeur, sans doute a-t-on considéré que la petite taille de mon exploitation en fait un modèle non viable. Est-il nécessaire d'avoir des centaines d'hectares et des sommes d'emprunts pour vivre ?

Je peux considérer que mon exploitation avec la reprise d'un capital raisonnable est susceptible "peut-être" d'intéresser un jeune dans un système alternatif. (production valorisée, vente directe,

Aussi, le parcellaire est groupé. Une chose est claire, si le projet voit le jour tel qu'il est, c'est la disparition de mon exploitation. Je crains des nuisances sonores, visuelles et la pollution, compte tenu de la proximité du projet de mon habitation.

Je refuse le tracé Sud et Mixte vu l'impacte sur mon exploitation.

La coupure du village de Eurlan, Herbotin avec l'agglomération mûroise, une desserte compliquée en direction de Mair, particulièrement pour le tracé mixte.

Le tracé nord, pour nous et beaucoup de Mûrois, nous paraît logique ; c'est la ligne droite, plus court et moins onéreuse.

Quatre millions d'euros, ce gain permettrait la réalisation d'un demi échangeur tant demander par Caurel pour son développement touristique. C'est celui qui impacte le moins d'habitations.

P.S. Dans le passé, en 1994, lors des premiers projets

de mise à 2x2 voies de la RN164,
deux tracés étaient en compétition : un nord et
un sur place. Personne ne pouvait l'ignorer
à Evlan...

Veillez croire, Mesdames, Messieurs,
à mes sentiments distingués.

le 09 février 2016

G Jégo

EST-Dno. AB. A. 65

Monsieur Marcel Bault
L'assise de la Roch. Bido
22530 Hui de Bretagne

REÇU LE
18 FEV. 2016
DREALIS

Consultation pour l'axe à 2 fois 2 voies
de la R. n. 164 Bis secteur de Hui de Bretagne
Village de Evlan

le 17 février 2016

Monsieur,

Dans un courrier en date du 9 février 2016 je vous
faisait part de mes observations. Je voudrais apporter quelques
précisions complémentaires sur la mise à 2 fois 2 voies de la
R. n. 164 bis.

Le tracé Sud est 200 mètres plus long que le tracé Nord.
Il est prévu à l'Horizon 2030 un trafic de plus de 10000
véhicules/jour sur cet axe. Si on multiplie ces 200 mètres par
le nombre de véhicules on obtient un linéaire de 2000 km/jour
soit à l'axe le trajet Brest-Strasbourg. Outre l'entretien
je vous laisse calculer le temps passé au volant, l'usure des
véhicules et le carburant consommé par jour et par année.

A l'heure où il est nécessaire de faire des économies et
de préserver le naturel je crois que le choix du tracé Nord
doit s'imposer. Aucun tracé ne met en jeu l'avenir
des exploitations agricoles; le problème des terres ne doit donc pas
être un critère primordial de choix. La dernière réunion du
conseil municipal de Hui de Bretagne, malgré l'avis favorable
de Hui pour le tracé Sud, seuls huit conseillers sur
dix-neuf se sont prononcés en faveur de celui-ci. Les
autres n'y sont pas favorables.

En remerciant à votre appréciation ces quelques
précisions je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Marcel Bault

16 FEV. 2016

Monsieur
Habitant-propriétaire à Curlan Hameau
de Mur de Bretagne, je vous adresse mes
observations au sujet de l'aménagement de la
route nationale 164.

Sur les 3 projets proposés, le sud et le centre
me semblent incohérents.

Le projet sud est réalisable du fait du pas-
sage dans les zones humides qui doivent être
protégées - Loi sur la protection de l'eau douce

Projet central. Reaménagement de la route
existante. Ce projet est le plus nuisible.

Pour plusieurs causes.

1^o Isolement des hameaux du village.

2^o Destruction du patrimoine breton.

- Ferme typique du 19^o siècle; Propriété Lebris

- Destruction du Pont qu'emmen. Lieu historique
ou des Bretons se sont fait tuer. Résistance
Bretonnes de la guerre 1940-1945 -

3^o Projet le plus cher.

4^o Le plus polluant. Bruit échappement des gaz
dans la Vallée, visibilité par temps de brouillard.

Monsieur.

Je pense que seule le projet Nord est raisonnable.
D'après les chiffres il coûte 4 millions d'euros
de moins; c'est logique puisque plus court de
150m. Considérant qu'il économise autant à cha-
que passage de véhicule.

Cet ouvrage est conçu pour des siècles.
Le passage en crête est préférable au fond
de vallée. Il faut voir l'avenir

→ Ce n'est pas en préservant quelques fabri-
quants de cochons, qui auront probablement
disparus dans quelques décennies que nous
rendons service à la Bretagne.

Ces propos ne sont pas partisans.
Seulement la réflexion d'un homme de 82 ans
amoureux de la Bretagne authentique.

Avec toutes mes considérations



Le 14-2-2016

GUILPAIN Gerard

Hameau de CURLAN

MUR de Bretagne

22580

→

Gaëc de Coët Drien
 M^r Éaude Serge
 M^r Éaude Gilles
 M^r Éaude Hervé
 M^r Léaude Réjane
 Coët Drien
 22530 Niv de Bretagne

RECULÉ
 12 FEV. 2016
 DREALIS

DREAL
 Service IST
 Bâtiment d'Armorique
 10 rue Maurice Fabre
 35065 Rennes cedex

Mesdames, Messieurs

Déjà touché par le projet initial de la mise en 2x2 voies de la RN 164 sur l'exploitation de Bizidel et sur celle de Borminy nous remarquons que le contournement par le Sud de Curhan nous pénalise à nouveau par l'emprise de terres agricoles sur deux parcelles avec des délaissés.


De plus ce projet de variante sud ou nord détruit un bâtiment de stockage de céréales pour Trizkulia d'une surface de 800 m² pouvant contenir plus de 16000 q pendant 8 à 9 mois de l'année, s'ajoute à cela une plate forme bétonnée de plus de 100 m² où l'on peut entreposer notre fumier de bœuf pendant l'hiver au dessus d'une fosse à lisier couverte d'une capacité de 60 m³ pour récupérer les jus.

Ce site comporte également un silo à maïs d'une surface de 150 m² avec des murs en banché d'une hauteur de 1m50.

C'est pour cela que les quatre associés du Gaëc de Coët Drien demandent que le passage de la 2x2 voies passe par le nord de Curhan.

Salutations distinguées

Fait à Niv de Bretagne le 10 Fev 2016

 Gaëc de Coët Drien
 Léaude Réjane

M^r et M^m Léaude Gilles
 Kersonoleu
 22530 Niv de Bretagne
 objet: RN 164 Niv de Bretagne

RECULÉ
 12 FEV. 2016

D.P.E.A.L
 Service IST
 Bâtiment d'Armorique
 10 rue Maurice Fabre
 35065 Rennes cedex

Mesdames, Messieurs

Habitant la maison du Calvaire à Kersonoleu depuis plus de vingt ans avec toute ma famille, ma femme et mes quatre enfants, le projet de la mise en 2x2 voies de la RN 164 m'a été annoncé courant l'été 2015.

Ce projet mis en œuvre est inadmissible pour nous, un rond point à moins de 30 m côté sud-est et la future route surélevée de 5,6 mètres et à 80 mètres de distance côté nord-ouest.

Comment peut-on imaginer voir un tel projet en face de chez soi.

Pour nous le projet nord est beaucoup plus logique et nous protège de fortes nuisances sonores et polluantes, et je ne vous parle même pas de la dépréciation de mes biens.

C'est pour quoi, je demande que le projet nord soit retenu.

Salutations distinguées

Fait à Niv de Bretagne le 9 Fev 2016

 Léaude Gilles

IST-DN01-AB-A053

Mr et Mme Jean-Claude Edy
Pont-Quemer
22530 Mur de Bretagne
Objet : RN 164 Mur de Bretagne

RECU LE
12 FEV. 2016
DREAL/IST

A

D.R.E.AL
Service I.S.T
Bâtiment d'Armorique
10, Rue Maurice Fabre
35065 Rennes Cedex.

Mesdames, Messieurs,

Résidant au village de Pont-Quemer, très proche du carrefour RN 164, le projet mixte et sud, nous inquiète, de par la proximité des ouvrages giratoires et des voies en surélévations. Ce projet mixte et sud à nos yeux est loin d'être le meilleur.

Le projet nord présente beaucoup plus d'intérêt, son tracé plus court en ligne droite et son coût moins élevé (Caurel pourrait-il avoir son demi-échangeur) Il préserverait certaines nuisances pour Pont-Quemer, Curlan et Kerbotin en zone d'habitation et de la population muroise.

C'est pourquoi, nous demandons que le projet nord soit retenu.

Recevez, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments distinguer.

Mur de Bretagne, le 09 février 2016

Edy

IST-DN01-AB-A054

Meur et Mme Michel JEGO
Kerbotin
22530 MUR DE BRETAGNE

Objet: RN 164 Mur de Bretagne

RECU LE
12 FEV. 2016
DREAL/IST

à

D.R.E.AL
Service I.S.T.
Batiment d'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames, Messieurs,

Habitant depuis de nombreuses années au village de Kerbotin et confronté depuis plus de vingt ans (1994) aux projets de mise en 2x2 voies de la RN 164 avec un tracé nord et un tracé sur place, le nord trop coûteux avait été réjeté et nécessitant la réalisation d'un viaduc (voir ouest-france du 6 juillet 1994)

La solution sur place avait été retenue, sans avoir été jusqu'à l'enquête d'utilité publique pour le secteur de **Curlan**.

Depuis deux ans, le projet est ressorti des cartons avec trois variantes, la variante sur place étant abandonnée.

Cette années, trois variantes sont proposées:

-Les variantes sud et mixte qui inquiètent bon nombre de riverains, compte tenu du profil des voies et de la proximité des habitations.

-Ces deux projets sont inacceptables pour les raisons suivantes:

-Nous craignons de fortes nuisances sonores, visuelles, la pollution et ainsi qu'une forte dépréciation de nos biens sans contre-partie.

-Nous constatons la mauvaise desserte routière pour les usagés allant en direction de Curlan, ZA de Guergadic via l'échangeur du Coët-Prat venant de Mur.

-Nous refusons la coupure avec l'agglomération Mûroise.

Goulon le 7/02/2016

Jallais Jeannine
Dubois Pierre
Anciens Hovads
Goulon
22530 Olm de Bretagne

REÇU LE
12 FEV. 2016
DREALIST

Mesdames, Messieurs;

-Des exploitations agricoles coupées de leur siège.
-Un hangar de stockage de céréales détruit.
-Pour la zone de Guergadic, un effet vitrine nul par rapport au nord qui offre un panoramique sur l'ensemble, permettant son développement.
Pour la grande majorité des mûrois, l'observation des plans fait mouche en faveur du projet nord.
Depuis toujours, le tracé le plus court pour se rendre d'un point à un autre, a été la ligne droite.

Pourquoi choisir un tracé en courbe?

Le tracé nord

- De quatre cent vingt cinq mètres plus court, il assure une meilleure rentabilité économique et va dans le sens des réductions à effet de serre, préconisé dans COP21.
- Moins coûteux de quatre millions d'euros ce qui n'est pas négligeable pour les Mûrois et les Caurellois qui ne comprendraient pas ce manque de logique, alors qu'on leur refuse le demi-échangeur pourtant vital pour développer le tourisme, cela pour une question d'argent.
- En terres agricoles, il semblerait que le projet nord, soit moins consommatrice que les autres, notamment le mixte compte tenu des délaissés.

Quelque soit le projet retenu, les terres agricoles seront coupées et pas toujours de manière avantageuse.

Dans les années à venir, des agriculteurs arrivant à la retraite, sans repreneur, sont susceptibles de libérer des terres, qui pourront compenser de manière avantageuse les pertes liées à ce projet.

Quant à la dépréciation de maisons d'agriculteurs, le préjudice pourra sans doute être pris en compte dans l'indemnisation de leurs terres ce qui ne sera pas le cas pour tout le monde.

Pour notre cas personnel:

Le tracé mixte passe de quarante cinq à cinquante mètres de notre habitation avec un surplomb de six mètres. Il est prévu un giratoire à l'arrière de notre propriété avec une voie de desserte passant au pignon est.

La tracé sud le même impact devant notre maison

Nous ne pouvons pas accepter de tels projets.

Sera-t-il possible de vivre normalement dans un tel environnement?

Ne devrait t'on pas privilégier les habitations par rapport aux terres?

C'est pourquoi, nous souhaitons que le tracé nord soit retenu.

Cette voie rapide desservant le centre Bretagne doit être réussie car c'est une réalisation qui est faite pour durer plusieurs décennies, voir des siècles.

Le tracé nord est celui qui enthousiasme le plus de Mûrois. Le projet sud ou mixte impactera plus la population mûroise

Dans l'attente d'une décision juste et apaisante, dans l'intérêt de tous, veuillez Mesdames, Messieurs l'expression de nos sentiments distingués.

Fait à Mur de Bretagne le 5 février 2016



Je me permets de vous écrire en tant que citoyen et propriétaire à Olm de Bretagne. Comme vous le savez, les travaux pour la RN 164 au niveau de Goulon et Pont Quémener nous posent de gros problèmes en ce qui concerne la variante Sud et surtout la mixte. En tant que vice président de «l'association RN 164 Olm de Bretagne» et au nom de tous les adhérents ainsi qu'un fort pourcentage de Mûroises et Mûrois, pour preuve résultat d'une pétition faite en porte à porte, dont vous prendrez connaissance bientôt (dommage qu'il n'y ait pas de référendum, car le pourcentage serait impressionnant). Je vous demanderais d'opter pour la variante Nord. Pourquoi? Tout simplement, cette variante pénalise moins l'être humain, les habitations la nature (tracé droit 425m de moins COP 21). Vu la circulation sur cette route, ce sont des millions de kilomètres par an de moins que par le sud, de même que l'entretien épargné, salage, entretien de la route par la suite. Ce sont 850m de gagnés, ce n'est pas négligeable en cette période de crise. Maintenant je vais vous parler plus précisément

de ma situation personnelle.

Il y a trente ans, j'ai acheté à la commune de Stu de Bretagne les « Anciens Haras » faisant partie du patrimoine de cette ville. Propriété que ma femme et moi avons renoué de nos propres mains.

A l'heure actuelle avec la variante mixte, on m'offre un rond point et une route à ma porte.

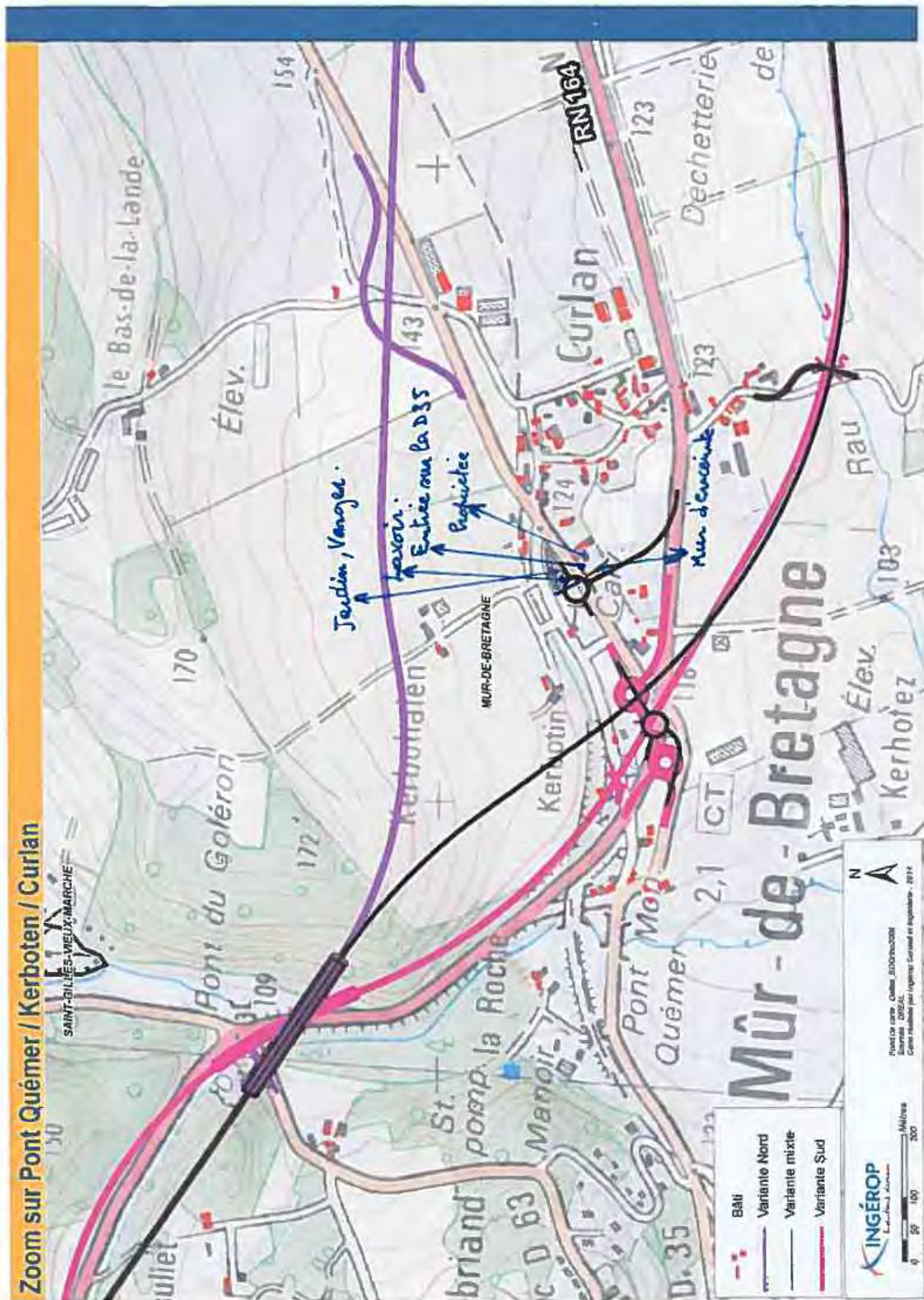
Nos enfants, pour les quels nous avons fait ceci ne profitent pas de ce travail, car cette bâtisse ne vaudra plus rien, quel gâchis!

De plus, je pense que cette version n'a pas été bien étudiée, car le rond point sur la D35 se trouve en partie sur mon terrain qui me sert de jardin et de verger où se trouve un lavoir alimenté par trois sources. Qui dit sources, dit zones humides, il y a des lois pour ces zones! Encore une petite anecdote, sur ce rond point, il me faudra pour moi tout seul, une entrée et une sortie privée (sens interdit sauf riverain), puisque actuellement mon entrée et sortie de la D35 est dans le rond point. Si joint un plan vous prouvant cette habilitation.

Oserai de prendre connaissance de ce courrier, dans l'espoir que cette RN 164 passe au Nord.

Veuillez agréer Mesdames et Messieurs, mes salutations distinguées.

Jallou
F. Jallou



Meur Grégory LACROIX
Mme Mélanie HELAOUET
Curlan
22530 Mur de Bretagne

RN 164 MUR DE BRETAGNE

RECU LE
12 FEV. 2016
DREAL

à

D.R.E.A.L.
Service I.S.T.
Bâtiment d'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames, Messieurs,

Nous habitons le village de Curlan avec nos quatre enfants. Nous nous prononçons pour le tracé Nord, celui-ci nous paraît être le meilleur, le moins coûteux et donnera moins de désagréments pour les riverains.

Les variantes Sud et Mixte, nous semble plus contraignantes pour la desserte du village et de la zone de Guergadic. Plusieurs habitations de Curlan, kerbotin seront touchées par les nuisances sonores, visuelles et par la pollution. Notre village se trouvera coupé de l'agglomération mûroise.

Pensez à la tranquillité et à la qualité de vie des riverains.

Salutations distinguées

Mur de Bretagne le 09 février 2016

| | | |
|--------------|--|--|
| RECU LE | | |
| 15 FEV. 2016 | | |
| DREAL | | |

MEMO

Monsieur Dauffert Jean Yves à D.R.E.A.L BRETAGNE
Kerquidal d'en Haut Monsieur
22530 Mur de Bretagne

Le Sauvignier Monsieur Dauffert Jean Yves
persiste à contester le tracé Sud et litte de la 4^e fois
2 Voies RN 164 plusieurs raisons à cela
1^o) grande emprise sur les parcelles.
2^o) nécessité du plan d'épandage
3^o) proximité des Bâtiments d'Habitations (demande permis
pour 5 logements locatifs) Bâtiments d'élevages
Stockage de céréales et fourrages
4^o) coût de la restructuration car la ligne droite reste le
plus court chemin pour aller d'un point à un autre
et ici ce n'est pas le cas nous sommes en présence
du plus long
3^e un parc solier étant aussi en projet il y aurait
incompatibilité avec cette variante Sud.
reste à votre disposition recevoir il Monsieur mes
Salutations distinguées.

ASSOCIATION RN 164 MUR DE BRETAGNE
Président Michel JEGO
Kerbotin
22530 Mûr de Bretagne

IST - 3 mai - AB - A06

REÇU LE
15 FEV. 2016
DREAL

à

D.R.E.A.L.
Service I.S.T.
Batiment D'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames, Messieurs,

Nous soussignés, habitant-e-s et riverain-e-s du village de Curlan et ses environs en Mûr de Bretagne, faisant connaître notre contribution constructive à la réalisation des travaux de mise à 2x2 voïes de la RN 164.

Il convient en premier lieu de rappeler que les procédures antérieures, engagées il y a deux décennies en vue de la réalisation de ce projet, furent conduites à l'époque selon les règles qui ne prévoyaient pas l'association étroite de la population à la concertation. Ainsi, peu de riverains du village de Curlan avaient eu connaissance du tracé retenu, tracé à partir duquel furent engagés les acquisitions foncières. Il n'est pas moins vrai que cet argument n'est pas opposable du point de vue de l'utilité publique du projet car, d'une part, ces réserves ne résultent pas de concertations telles qu'elles se pratiquent aujourd'hui et, d'autre part, celui-ci n'est pas non plus le moins consommateur d'espace.

En termes d'analyse des avantages et inconvénients des deux scénarios envisagés, l'hypothèse de la variante mixte passant au droit de Curlan et celle de la variante nord présentent toute deux une bonne manière de répondre aux enjeux environnementaux liés au franchissement du Poulancré tout en s'inscrivant dans l'enveloppe financière (100M €) prévue pour le projet.

La variante mixte, du point de vue de son impact sur les habitations de Curlan et Kerbotin, sur la valeur de ces propriétés et sur leur isolement du bourg de Mûr de Bretagne impacte un plus grand nombre de personnes et de familles. Cette variante est plus défavorable pour l'enjeu humain, en passant près de Pont-Quémer et en isolant Curlan du reste de la commune de Mûr de Bretagne.

En termes de consommation de terres agricoles, la variante nord est moins consommatrice d'espaces et s'il est vrai qu'il convient de prévoir des mesures d'accompagnement pour les exploitations impactées et en particulier pour les deux exploitations les plus touchées, cela sera aussi le cas pour la variante mixte impactant particulièrement Curlan. En outre, cette variante aurait plus d'impact sur le paysage car elle marquera le secteur de la vallée de St Guen,

En termes d'économies, il apparaît aussi que la variante nord serait la moins chère, la plus courte et la moins consommatrice d'espace tandis que la variante mixte, la plus impactante pour Curlan serait plus complexe, plus impactante au plan visuel et nécessiterait un passage dans le secteur vallonné au sud de la zone d'activités de Guergadic.

En tenant compte des enjeux humains dans le secteur de Curlan, et en considérant que les dommages agricoles doivent pouvoir être traités par les dispositions nécessaires (comme des échanges foncier ou aménagement foncier), la variante Nord présente aussi un avantage incontestable.

A partir de ces critères objectifs ci dessus rappelés, nous nous prononçons en faveur du scénario < NORD > en l'assortissant du souhait d'une prise en compte particulière des incidences de ce tracé sur les deux exploitations impactés.

Dans l'attente d'une décision juste, dans l'intérêt de tous, veuillez agréer, Mesdames, Messieurs l'expression de nos sentiments distingués

Fait à Mur de Bretagne le 12 février 2016

Le Président

EST-01101-AB-A057

Association RN 164 Mur de Bretagne
Président Mr Michel JEGO
Kerbotin
22530 Mur de Bretagne

RECU LE
12 FEV. 2016
DREALIST

à

D.R.E.A.L.
Service I.S.T.
Bâtiment d'Armorique
10,rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames, Messieurs,

Par cette présente, je vous joins la copie du procès verbal de l'assemblée extraordinaire de l'association de défense RN 164 MUR DE BRETAGNE qui a eu lieu le vendredi 05 février 2016.

Je vous transmets les courriers collectifs des mûrois opposés aux tracés sud et mixte avec une préférence pour le projet nord .

Courrier riverains: 13 feuilles contenant 65 signatures

Courrier citoyens mûrois: 42 feuilles contenant 442 signatures

Bonne réception

Fait à Mur de Bretagne le 10 février 2016

Copie transmise à:

- Mr Le Préfet de région
- Mr Le Préfet des Côtes D'Armor
- Mr LAHELLEC vice-président de région
- Mr LE FUR député
- Mr ROSCOUET conseiller départemental
- Mr LE LU maire de Mur de Bretagne

JEGO

Association RN 164 Mur De Bretagne
Président Mr Michel JEGO
Kerbotin
22530 Mur De Bretagne

Procès verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 05 février 2016

Le 05 février 2016 à 20h30, les membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne se sont réunis au foyer culturel de Mur de Bretagne sur convocation du président Monsieur Michel JEGO .

Il a été dressé une feuille de présence signée par chaque membre entrant en séance. L'état des signatures permet de constater que le quorum est atteint.

La secrétaire de séance désignée a été Madame Marylise LEAUTE.

L'assemblée est appelée à statuer sur l'ordre du jour suivant:

- 1) Délibérer sur le choix du tracé suite à la nouvelle concertation RN 164 Mur de Bretagne
- 2) Missionner le président pour se rapprocher d'un service juridique pour avis si nécessaire
- 3) Demander au président de se tenir informé de l'avancement du projet

DELIBERATIONS

1) Un choix de tracé:

L'assemblée se prononce à l'unanimité à main levée pour le choix du projet nord pour les raisons suivantes:

- Tracé en ligne droite plus court et coût réduit.
- Pénalise le moins les mûrois et les usagés
- Meilleure rentabilité économique dans le temps.
- Consomme moins de terres agricoles par rapport aux autres projets, compte tenu des délais.
- Bonne desserte de la zone de Guergadic, bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet son développement.

Les raisons contre les tracés sud et mixte:

- Inacceptable pour de nombreux riverains compte tenu du profil des voies et de la proximité des habitations.
- Forte dépréciation des biens
- Exposera un grand nombre de riverains et de mûrois aux nuisances visuelles, sonores et à la pollution .
- Coupure des villages de Curlan et kerbotin par rapport à l'agglomération.
- Mauvaise desserte routière de Curlan, la zone de Guergadic via l'échangeur du Coët-Prat.
- Des exploitations agricoles coupées de leur siège.
- Pour la zone de Guergadic, mauvais effet vitrine par rapport au nord.
- Destruction d'un hangar de stockage de céréales

M J ML D.P.

-Voie passant à proximité des bâtiments de Jean-Yves BOUFFORD à Guergadic, rénovation compromise.

2) L'assemblée se prononce à l'unanimité à main levée pour missionner le président à se rapprocher d'un service juridique pour avis

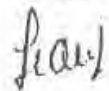
3) L'assemblée se prononce à l'unanimité à main levée pour le président s'informer de l'évolution des projets.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22h30.

Le Président



La secrétaire



Le Vice-Président



Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémener et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que les riverains non membres de l'association. Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet. Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord. De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud, un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les mêmes raisons.

Pourquoi, nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic, bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|-------------------------------------|--------------|-------------|
| JÉGO GILLES Curlan | AGRICULTEUR | Jégo |
| Jégo Stéphanie Curlan | Retraitée | A. Jégo |
| Le Hir Sylvie Curlan | Agricultrice | [Signature] |
| Le Hir Eric Curlan | Agriculteur | [Signature] |
| Jégo Colette Propriétaire Curlan | Retraitée | [Signature] |
| Jégo Jean Curlan | Coach | [Signature] |
| Jégo Louis Propriétaire Curlan | Retraitée | [Signature] |
| LEBRIS Robert | Retraitée | [Signature] |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémener et La Roche concernant le choix du projet NORD *car nos riverains non membres de l'association*
 Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-------------|------------|
| Dubois Pierre (CURLAN) " anciens Hovas de MUR " | Retraite | |
| Jallais Yeamine Curlan Anciens Hovas . | " | |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémener et La Roche concernant le choix du projet NORD *car nos riverains non membres de l'association*
 Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-----------------------|------------|
| LE DROGOFF J L Pont Quémener | Retraite | |
| LE DROGOFF Aurole Pont Quémener | Retraite | |
| Dauget Albert Curlan | Retraite | |
| JEGO MICHEL KERBOTIN | Retraite | |
| JEGO Noëlle Kerbotin Mur de Bretagne | Retraite | |
| Jégo Bruno Kerbotin Hovas | Chargé de maintenance | |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbutin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD, ainsi que plusieurs non-membres de l'association. Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|--|--------------|
| M. Le Jaouai Marie-Thérèse Mme de Meccia Robert | Retraité Retraité | M. Le Jaouai |
| M. VAUGHAN Steve MME VAUGHAN Julia | FABRICANT DES GUITARES ÉCRIVAIN Pont-Quémer | [Signature] |
| Billano Hélène Pont Quémer Mûr | retraite | Billano |
| Jouan Mathie Pont Quémer Mûr | retraite | [Signature] |
| Edy Marie-Thérèse Pont Quémer Mûr | retraite | Edy |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbutin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que plusieurs non-membres de l'association. Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|---------------------------|-------------|
| FRELAUT Annie Curlan MUR DE BRETAGNE | Infirmière | [Signature] |
| FRELAUT André MUR DE BRETAGNE | chauffeur, magasinier | [Signature] |
| LACHOTA GREGOIRE Curlan | Mecanicien | [Signature] |
| HECAOUT Delanie Curlan - Mûr | ASSEN + ASSEMBLÉ PAR. Mûr | [Signature] |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD *ainsi que les riverains non membres de l'association*

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores et visuelles, une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros *425m x 1000 carterons de gaz*
- Meilleure rentabilité socio-économique *= 4850 Km*
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|---------------------------------|-------------------------------|
| 4 - GUILPAIN GERARD et GIUETE CURLAN MUR de BRETAGNE | RETRAITE | <i>Guilpains</i> |
| - PARFUS. GUILPAIN Béatrice Alain. CURLAN 22 MUR de BRETAGNE | Secrétaire Médicale Vendeuse | <i>Parfus</i> <i>Alain</i> |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD *ainsi que les riverains non membres de l'association*

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|--------------------|------------------|
| 5 - LE BRES Veronique CADELAC 22600 LOUDEAC, ENFANT de BRES Maurice Kerbotin | hôtesses de caisse | <i>Le Bres</i> |
| - LE MAGNET Stéphanie, CADELAC 22600 LOUDEAC GÉROME LE PAIS | Informaticienne | <i>Le Magnet</i> |
| - Le Bis Maurice LE BISSON MUR. | Retraité | <i>Le Bis</i> |
| - guero Louise CURLAN | Retraité | <i>Guero</i> |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerhotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association.

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|-------------------------------------|--------------------------|------------|
| Gaëlle Sylvie Pont Quémer | Employée de restauration | |
| EDY Jean Claude Pont quémer | Retraité | |
| Mus ALLANO BOBZY KEROTEZE | Restaurant | |
| ALLANO MARIE JOSETTE KEROTEZE | Retraite | |
| BUNLOT GILBERT KEROTEZE | RETRAITÉ | |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerhotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association.

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------|------------|
| MACE Pascal Le Moulin de la Roche. | Commerçant | |
| MACE Blausse Le Moulin de la Roche Av | Commerçante | |
| MR Bouffat Jean-Yves Kerguisal d'en Haut 27930 Mûr Bretagne | agriculteur | |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD *avec que les riverains non membres de l'association*
 Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
 Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
 De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|---|------------|
| 51) Gilles Leauté Kerbonalene 22530 Mur de Bretagne | agriculteur | |
| Merve Leauté 23 rue de la Vallée Mur de Bretagne | agriculteur | |
| Serge et Régiane Leauté Coch Duen 22530 Mur de Bretagne | Agriculteur Agriculteur | |
| Sauvage Armand | agriculteur exploite la ferme de Kévolize | |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD *avec que les riverains non membres de l'association*
 Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
 Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
 De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|--------------------|------------|
| 3) Léauté Olympe Kerbonalene 22530 Mur | salariée | |
| Léauté Olympe 25 ans Fille de Gilles Leauté | Attachée de Presse | |
| Léauté Olympe 21 ans Fille de Gilles Leauté | saisonnier | |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que les riverains non membres de l'association. Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet. Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord. De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|---|------------|
| Sebastien Jouan Pont Quémer | Ouvrier | |
| ORFORD Michele Pont Quémer | CUISINIÈRE | |
| KEEGAN Pont Quémer | Platrier | |
| LE SOURNE Laurent Curlan Mur-de-Bretagne | Chauffeur/Livreur Crèpeur de Guerdan | |
| Jego Heminie Curlan Mur-de-Bretagne | Cafetière | |
| PEDROT Remy BERTHO Marie propriétaires des terres BOUFFORT. GUERGADIC | Retraités | |

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que les riverains non membres de l'association. Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet. Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord. De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|---------------------------|------------|
| SCIPANO Y MARC KEROTI-ZE | MUSICIEN | |
| BEZELY Nathalie Kerbotin | CHANTEUSE | |
| GOUBAUD Julien THOMAS Virginie Kerbotin | Enseignant Sans Emploi | |
| ABULT Yvel (propriétaire à Curlan) | Retraité | |
| LE DRUGOFF Robert (propriétaire à Curlan) | agent EQUIPEMENT | |
| LE DRUGOFF Michele | Retraite | |
| LE DRUGOFF Louane | Demandeuse d'emploi | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération. Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 09 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|--------------------|------------|
| Gourio Chèrese 44 rue du Port Mur de Bretagne | Retraitée | |
| BERTRAND Laurent 20 Rue du Port - MUR - | Taxi | |
| Rivalan Joël 90bis 1 ^{er} Canton de Mur de Bretagne | chauffeur magazine | |
| Guerve no. Erwan 45 Rue de l'argout Mur de Bretagne | agent territorial | |
| PLANTE Paul Poulhibet 22530 Mur de Bretagne | Elève gendarme | |
| COER Franck Rue du Hentrez Mur de Bretagne | Agent territorial | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération. Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 14 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------------|------------|
| Tubau Jeanne 39, Rue de Pontivy | retraitée | |
| Le Coq Anna Rue de Pontivy | retraite de l'occ | |
| Le Gall Paul rue de Pontivy | retraite | |
| Deugemont Marie 17 Rue du Hentrez | Rehaitee | |
| M Rayon Didin rue du Hentrez Mur de Bretagne | retraite | |
| DUBUISSON Rue du lac | Retraitée | |
| DUBUISSON Rue du lac | Retraite | |
| LE BITAN Jean Rue du lac | Retraitée | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 1^{er} février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|--------------------|------------|
| Cam Anne N. Rue St Suzanne | SP | |
| Bizjou Samuel Nathalie Bizjou 8 Rue de Pontivy Nord de Bretagne | Renfort serveur | |
| Van Mausot Claude | retraité | |
| Vanthourout Monique 16 Rue de Pontivy | retraitee | |
| Daniël Francis rue de Pontivy | retraite | |
| Bonnio Anne rue de Pontivy | retraitee | |
| Perzo Robert 22 Rue de Pontivy | Retraite | |
| Le Pauso Fabien 35 Rue de Pontivy | Retraite | |
| Le Pauso Susanne 35 Rue de Pontivy | Retraite | |
| Loinguer Veronique 12 rue Bellevue | FNS. | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---------------------------------------|-----------------|------------|
| Ge Gall Robert Rue du Port de feu | retraite | |
| Ge Gall Christine Rue du Port de feu | retraitee | |
| Le Guennegues rue de Pontivy | retraitee | |
| NORVAN Emk 2 rue de la Roche | retraite | |
| Erinmolo Haurice | retraite | |
| Erinmolo Isabel. rue de St apud. | travail sociale | |
| Annelle Madine Rue Bellevue | Salariee Aicade | |
| TALHOVAN Dominique | Retraite | |
| JOHANS et FISH Rue Bellevue | Retraite | |
| LE GUERHIER Elise | retraitee | |
| LE GUERHIER Pierre Rue de Bellevue | retraite | |
| Padrogo J. Goinette | retraite | |
| Padrogo Robert Rue Bellevue | retraite | |
| ANDRE Nelly Rue Bellevue | salariee | |
| PERON Dominique | Professeur | |
| PERON Yveline | dentiste | |
| Rue de Bellevue - Nord Bretagne | Retraite | |
| AVRIL Loïc rue de lae | Retraite | |
| AVRIL Genevieve rue de lae | Retraite | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-------------|------------|
| Le Loay Jean 86 RUE. DU LAC | CARRISTE | |
| LE POTTIER Marie-Thérèse LE POTTIER Leon 33 rue du lac | retraités | |
| LE BRIS Françoise 3, 1/2 Ste Suzanne Mur de Bretagne. | cuisinière | |
| Eudo. Louis Rue du lac | Retraité | |
| Eudo. Marie France Rue du lac. | A. | |
| Louesdon Danièle. 40 Rue du Lac. | retraitee | |
| Louesdon Marcel 40 rue du lac | Retraité | |
| LE BRIS Gilbert 31 Rue du lac | Retraite | |
| LE BRIS Yolande 31 rue du lac | Retraite | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-----------------------|------------|
| LE POMHELLEC Pierre LE POMHELLEC Christiane LA VILLE-JEAN MUR | retraite retraitee | |
| FRONX Estelle Rue des Tins | assistante RH | |
| DESWAERTIE Chantal Rue de l'Argoat - Mur | retraitee | |
| DESWAERTIE Alain Rue de l'Argoat | retraite | |
| Huon Laure Rue de l'Argoat | employée | |
| Naud Danielle 33 rue de l'Argoat | auto-entrepreneur | |
| DRONEAU CHRISTIAN 35 rue de l'ARGOAT | Retraité | |
| DRONEAU MARIE-HELENE Rue de l'Argoat | retraitee | |
| Guyon Jean Paul rue de l'Argoat | Retraite | |
| Marais Jean Marie rue de l'Argoat | Retraite | |
| J. de la Roche Daniel Rue de l'Argoat | SA la Riv Retraite | |
| BERTHELOU Daniel Rue de l'Argoat | RETRAITÉ | |
| AGRELL ELAINE Rue de l'Argoat | Retraite | |
| CHEREZ Eugénie Rue de l'Argoat | Retraite | |
| Hudo Simone Rue de l'Argoat | retraite | |
| M. Louesdon Janine Rue de l'Argoat | | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|--------------------------|------------|
| 7) | | |
| OULHACI Nabil 16, rue Bellevue 22530 Mûr | Maçon | |
| OULHACI Benj Amin Rue de Bellevue | Retraite | |
| OULHACI DANIELE Rue de Bellevue | employé agro-alimentaire | |
| SAINTEN DIANA Rue de Bellevue | Secrétaire Red. | |
| LE GENDRE Michèle (Mûr) | Assistante maternelle | |
| LE GENDRE Josselin (Mûr de Bp) | chauffeur routier | |
| Jouan Julien Pont Quémer Mûr | Plombier | |
| Jégou Aurélie | Chauffeur routier | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------|------------|
| 6) | | |
| Le Ralla Marcel la Roche | Retraite | |
| VISPELOUP Henri (Mûr) | Retraite | |
| VISPELOUP R. Noëlle (Mûr) | Retraite | |
| OLLIVIER Yuz MOR Rue de la Gare | Comptable | |
| Sentive Josette Mûr du Collège - MUR | Retraite | |
| MUR - Bardant MOR. | Retraite | |
| | | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|--------------------|------------|
| 1) Julien Eric 11 Rue Ernest Le Barzic Mur de Bretagne | Chauffeur Routier | |
| Julien Sandra Rue Ernest Le Barzic Mur de Bretagne | Aide Menagère | |
| André Hénese Rue Ernest Le Barzic Mur de Bretagne | Retraité | |
| Deu Luc 9, Rue Ernest Le Barzic Mur de Bretagne | Ouvrier d'usine | |
| Deu Renaud 9, Rue Ernest Le Barzic Mur de Bretagne | Zycéen | |
| SILFERT DOMINIQUE 5 RUE ERNEST LE BARZIC MUR DE BRETAGNE | RETRAITE | |
| MONTAIS MONIQUE 31 RUE HENTREZE MUR DE BRETAGNE | RETRAITE | |
| Gerrigon Elman 8 Rue de la Fontaine 22530 MUR | cuisinier | |
| Julien Marion 8 Rue de la Fontaine | Aide Soignante | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---------------------------------------|-------------|------------|
| 6) M. H. Le GANNON Robert Kerbotin | Retraité | |
| Hot : Helen Kerel | Retraite | |
| Valerie Keen Kerel | " | |
| CORBEL Sandrine | Commerçante | |
| M. HALLÉ Pierre-Yves Kerros | Salarié | |

Date 03 février 2016

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Samedi 06 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|--------------------------------------|------------|
| JULLIEN Catherine LE HELLEY René Cité de Kerrouail-Mûr | secrétaire retraite | |
| VALY Marlène Cité de Kerrouail-Mûr | femme de ménage | Valy |
| Valy Erwan | Boucher | |
| Body Olivier Cité de Kerrouail Mûr | Chauffeur poids lourd | |
| Lucas Julien Kervas | Plombier électricien | |
| LAUNAY AÏSÉN KERVAS | ELS. | |
| Collet Rémy | Retraité | |
| DOMALAIN Monique DESARJANO Christian Mûr | EPhad. retraité | |
| Demorize Sylvain Travescan | Étudiant | Demorize |
| POOLE NIAEL KERVAS | RETRAITÉ | |
| Ouey Michaël Kervas | Boucher | |
| Souvenet Christelle Nicolas Sylvain Kervas | Employée de électricité A.V.S. | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Dimanche 7 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|------------------------------|------------|
| Audierne Patricia 7 Rue du Rohello Mûr | Infirmières | |
| Audierne Pierre 7 Rue du Rohello Mûr | Agent technique | |
| Audierne Pauline 7 Rue du Rohello Mûr | Agent d'école | |
| Audierne Kevin 7 Rue du Rohello Mûr | Étudiant | Audierne |
| Delille Gérard 5 rue du Rohello Mûr | Retraité | |
| Delille Claudette 5 rue du Rohello Mûr | Sans Prof. | |
| BOSSE Gilbert Quénocan MUR de Bretagne | Retraité | |
| NICOLAS Philippe Nord Bretagne | Employé | |
| Zoughaboni Adélaïde et Steven Tachero Mûr de Bretagne | Aide-Soignante Frigoniste | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE







Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Vendredi 09 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|---|---|
| LE GUON Matthieu 32 Bis Rue du Commerce MUR DE BRETAGNE | Opticien |  |
| Coër Andree 4 Rue des Ardoisiers Mur de Bretagne | ATSEM |  |
| Coër Michel 4 Rue des Ardoisiers Mur de Bretagne | Retraité |  |
| SAVEAN Elisabeth 6 allée de la Roche 22530 Mur de Bretagne | Secrétaire |  |
| Thomas Stéphanie Kerif 22530 Mur de Bretagne | Constitue préparatrice de Commune |  |
| Le Guével Jimmy Kerif 22530 Mur de Bretagne | étudiant |  |








RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|---|---|
| LE NAIE Aurelie 1 Allée du Fou de Bassan 22960 Pleaden | livreuse à Mur de Bretagne |  |
| Tanguy Stéphane 1 Allée du Fou de Bassan 22960 Pleaden | ouvrier à Mur de Bretagne |  |
| Le Naie Camille Rue Jean Bost 22600 Loudéac | Comptier en Assurance à Alliance Mur de Bretagne |  |
| Brand Angelique Seli Coeur Noyal Pontivy | Employée à Mur de Bretagne |  |
| Stephan Elément 75 Cité Sainte Suzanne | Habitant de Mur de Bretagne |  |
| CONNAN François 22600 Loudéac | employé à Mur de Bretagne |  |
| LE FUR RACHELLE CROIX ER LOTIN - 46 RUE DE LA RESISTANCE 22530 MUR DE BRETAGNE | EMPLOYEE ET HABITANTE DE MUR-DE- BRETAGNE |  |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-----------------------|------------|
| Mme RAULT Claudine 14 Rue de Quénécan CRUGÉON Bernard 22530 | Retraités | |
| LE FLOCH Myriam 7 rue de la Traversière | Assistante Maternelle | |
| LE MERCIER Stéphanie 14 rue de la Traversière - Rue de Bort | Secrétaire de mairie | |
| Paul LE POHME LLEC 20 rue Bellevue | Retraité | |
| Yarquer sylvie Rue de la Traversière 1/11 | Sans Emploi | |
| Le Helley Isabelle Rue de la Traversière | Aide à domicile | |
| Le Fur Michel 22 rue de la Traversière | Artisan | |
| BOYER ARNAUD 24 rue de la Traversière | chef de chœur | |
| Heuzé Brigitte 10 rue des pommiers | Congés parental | |
| Heuzé Mickaël 10 rue des pommiers | Salarié | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-------------|------------|
| Mme HERVO Gerard Rue de Bort | Retraite | |
| HERVO Ghislain " " | " | |
| Quénécan Michelle } Rue des Ecoles | Retraitée | |
| Quénécan Raymond } Rue des Ecoles | Retraité | |
| HUBY Gilles } Rue des Ecoles | Ouvrier | |
| Bouillonne Guillaume } Rue des Ecoles | MITMITH | |
| Banonic Laurette } Rue des Ecoles | Salariée | |
| Saven H. France } Rue des Ecoles | retraitee | |
| PAVEN Jacques } Rue des Ecoles | retraite | |
| Botrel Denise 17 rue des Ecoles | retraitee | |
| THONAS Christelle Rue des Ecoles | | |
| Robert Delpas Rue de Quémé | Retraite | |
| Mme Péobrot Rue de Quémé | Retraite | |
| Blanchard Magali } Rue de Quémé | Salariée | |
| BRANCHARD SÉRENY } Rue de Quémé | SALARIÉ | |
| Mme Caill Madeleine Rue Ersué le Barzue | Retraitee | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|--------------------|------------|
| LE BRETON Alain 12. Rue Michelle le BRUN mur | Retraité | |
| LE BRETON Gisèle 12. Rue Michelle le BRUN MUR | Retraitee | |
| Le Borque Guy et Marie 11 Rue des écoles Mur | Retraité | |
| Le Borque Nicole 11 Rue des écoles Mur | Retraitee | |
| Bégnic Emmanuelle 17 Rue de la Villeneuve Mur | Aide-soignante | |
| Le Nagard Arnaud 17 Rue de la Villeneuve Mur de Bretagne | Mercenaire | |
| Tynges Solène 11 Bis Rue de la Villeneuve 22530 MUR de Bretagne | Employée COMMUNALE | |
| Clotilde HAREL Sylviane 17 Rue de la Villeneuve 22530 - Mur de Bretagne | Retraitee | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|------------------|------------|
| ¹¹⁷ - M ^{me} M ^{me} LE ROUX Pascale 12 Rue de LA RESURANCE 22530 MUR de Bretagne | Retraitee | |
| - M ^{me} M ^{me} Pierre DAVID 59 Rue de l'Argent 22530 MUR-DE-BRETAGNE | retraitee | |
| - M ^{me} GUERVENO Christelle Rue de l'Argent | Hotels d'accueil | |
| - M ^{me} GALLERNE Evelyne 39 R. Ste Suzanne Mur | Retraitee | |
| - M ^{me} GALLERNE Michel 39 R. St Suzanne Mur | Retraitee | |
| - M ^{me} GUYOMARCH Nicole 14 Cité Pors Gostad. MUR. | Retraitee | |
| - M ^{me} Meuric Jean Claude 6 Cité Pors Gostad | Retraitee | |
| - M ^{me} Meuric Simone 6 Cité Pors Gostad | Retraitee | |
| - JEGO Françoise 12 Cité Pors Gostad 22530 MUR DE BRETAGNE | Retraitee | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------|------------|
| 1) Gousselle Mathilde 1 Cité Paris - Gostad 22530 Mur-de-Bretagne | retraitee | Gousselle |
| 2) FIAUT D et M.O. 20. Cité Paris Gostad 22530 Mur de Bretagne | retraitee | Fiaut |
| 3) JEGOU J-Y et N.A. 19. Cité Paris Gostad 22530 Mur de Bretagne | retraitee | Jegou |
| Le GLOANNEC Danielle 15, Cité Paris Gostad 22530 Mur de Bretagne | Retraitee | Jefloannec |
| PEHO Michelle 17, Cité Paris Gostad 22530 Mur de Bretagne | Retraitee | Peho |
| HIDRIO STEPHANE 5 place de l'église Mur de Bretagne | Salarié | Hidrio |
| Le BODIC Jean Charles Cité Paris Gostad | retraitee | Le Bodic |
| LE BODIC ANNE MARIE Cité Paris Gostad | retraitee | Le Bodic |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------------------------------|--------------|
| 1) de Bourne Anne Eléonore 2 Cité de Kerrouail | retraitee Mur de Bretagne | de Bourne |
| M. KALPENNIKOFF Jean 2, Cité de Guenouail | Retraitee MUR de B | Kalpennikoff |
| Jacques BOULOUANT Boulouant Jean Yves | Retraitee MUR | Boulouant |
| THEPOT Norbert THEPOT Armande | Retraitee MUR ASSISTANTE Gabriel | Thepot |
| Le LAUD Yannick Cité Kerrouail | Retraitee | Le Laud |
| Le JOFF Rolande Cité Kerrouail | Retraitee | Le Joff |
| Le DENMAT Helene Kerrouail | Retraitee | Le Denmat |
| LE GOFF François | Retraitee | Le Goff |
| CADOUX Michelle (Cité Kerrouail) | Retraitee | Cadoux |
| CADOUX Emeline | Retraitee | Cadoux |
| Chaumont Joaquin (Cité Kerrouail) | Retraitee | Chaumont |
| Chaumont Nanyse | Retraitee | Chaumont |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|------------------------------------|------------|
| 12) BIGLIETTO Ionique 8, Cité Pors Gosvat MUR DE BRETAGNE | Retraitee | |
| Le Bour Anne Yvonne 1749 | Aide soignante | |
| Le Bour Florent. mur. | agent de maîtrise | |
| LE BOUR AYMERIC Coatmellec Annette | étudiant retraitee | |
| Messager Philippe | Employé commun. | |
| JAN Thomas ANDRE CHRISTIANE Cité Kerroual | Couturier Vendeur prêt à porter | |
| | → RETRAITE | |
| VIDECOT Jean Louis | Retraite | |
| VIDELOT Catherine. | Retraitee | |
| SCHAEFFER Roger | Retraite | |
| SCHAEFFER Genevieve | Retraitee | |
| Le Lostoc Patrick | Retraite | |
| CONNAN Roger Mur | Retraite | |
| Connan Marie Suzanne | Retraitee | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------------------|------------|
| 13) M ^{me} Desneumes 51 rue de la Vallée | retraitee | |
| M ^{me} Gollin Evelyne 36, Rue de la Vallée | retraitee | |
| Melle Mazzoleni 55 rue de la vallée | retraitee | |
| Le Clair Marcel da Le Clair Gilberte Roche | retraite retraitee | |
| CHEVANCE Renée LA Roche | retraitee | |
| Alvaro Annick Rue de la Vallée | Retraite | |
| LE RALLE MARCEL L'ou d. LA Roche | Retraite | |
| LE GOFF J-Y | Transport | |
| LE GOFF Magali | Fonctionnaire | |
| CADORET Gael | Chargé de mission | |
| QUÉVARD Sabine | adjointe administrative | |
| POENARD Daniel | Retraite | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|------------------|------------|
| 15) - RIVALLAN Lucien Rue des Papeyons | RETRAITE | |
| - Déolus Françoise Rue Neuve 22530 | retraité | |
| - LEDIER Stéphane Rue Neuve | Salarié | |
| - SALAUN Christine RUE NEUVE | Fonctionnaire | |
| - Gouzin Alison RUE NEUVE | Salarié | |
| - Guillo Yves Rue neuve | Retraite | |
| - SAUVAN Enclot de la Roche | Artisan | |
| - LE FLOHIC Patrice RUE NEUVE | Retraite | |
| - LE CORRE Eliane rue de la Roche | Retraite | |
| - LE BAIL Anne France | Fonctionnaire | |
| - Hébard Dominique Rue des Bois | Retraite | |
| - Hébard Zamil Rue des Bois | Retraite | |
| - Le Lay Gilbert Rue des Bois | Retraite | |
| - Ado Cunt Rue des Bois | Retraite | |
| - Desol Rue de la Vallée | Retraite | |
| - DESCHAMPS Régine Rue | Salarié | |
| - RINGOT Didier Rue | Agent de Service | |
| - JEGOUIC Katell Rue | Infirmière | |
| - JEGOUIC Bertrand Chateaubriant | Artisan | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-------------|------------|
| 16) - LECOR Gilbert Rue de Bretagne | Retraite | |
| - Le Coq Odette Rue de Bretagne | Retraite | |
| - Robic Marie-RENÉE Rue de la Résistance | Retraite | |
| - HALLICQ Odette Rue de la Résistance | Retraite | |
| - HALLICQ Hector Rue de la Résistance | Retraite | |
| - LATERZANAL Le Rachat | Retraite | |
| - FAILLIAZ Jean Claude Rue de la Roche | Retraite | |
| - FAILLIAZ Michèle Rue de la Roche | Retraite | |
| - GALLERNE Yvan Rue de la Roche | Retraite | |
| - Gallerne Marguerite Rue de la Roche | Retraite | |
| - Jouan Françoise Rue de la Roche | Retraite | |
| - BURST Laurent Rue de la Roche | Retraite | |
| - BURST Hélène Rue de la Roche | Retraite | |
| - PAJOT Sylvie Rue de la Roche | Retraite | |
| - PAJOT Jean-Jacques Rue de la Roche | Retraite | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-------------------|------------|
| 37) Boscher Juvenelle 1, Rue J. Baptiste Corot Mur de Bretagne | Retraitée | |
| Le Bras Bernard Cité Sté Suzanne Mur de Bretagne | Dessinateur | |
| Seraudou Michel Cité Sté Suzanne Mur de Bretagne | Technicien car | |
| Gautier Gilbert retraite cité Sté Suzanne | retraite | |
| Gautier Colette cité Sté Suzanne | Retraitée | |
| Boscher Yannick 1 rue J.B Corot Mur | Retraite | |
| LE COËT Nelly 3 rue J.B. Corot | Demande d'emploi | |
| Menguy Anne 2 rue J.B. Corot | retraite | |
| Menguy Michel " " " | retraite | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|--|------------|
| 42) Yvellette de Roux rue J.B Corot - Mur FERRANDIS. MTH FAVANIC | Retraitée Retraitée | |
| SAN SOEL 18 IMP FAVANIC | ELECTRICIEN | |
| BRUNET Antoine 26 imp de Favanic | Infirmier | |
| M ^{me} de CREUREN Y. Luc. | Retraite | |
| M ^{me} de CREUREN Marlène FAVANIC | Invalide | |
| M ^r Le Mercier Sébastien | Comptable | |
| M ^{lle} Lauer Stéphanie Rue des Anandiers | Autrefois de l'union Professeur d'EPS | |
| Patge Stéphanie 19 rue des Anandiers 22530 Mur de Bretagne | Infirmière libérale | |
| Patge Julien 19, Rue des Anandiers 22530 Mur de Bretagne | Infirmier | |
| POTHIER Cynthia rue Anandiers 22530 MUR DE BRETAGNE | Infirmière | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 20 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------------------|------------|
| LEFEVRE ANITA Rue de la Roche | Controlleur de gestion | |
| BASTIDE Audrey Rue de la Roche | Enseignante | |
| FOULAIN Bernard Rue de la Roche | Educateur | |
| JAN Nelly Rue des Ardois | Ambulancière | |
| LOUVEL Yvonne Rue de Guergadic | Retraitée | |
| Byache Vincent Rue de Guergadic | Automaticien | |
| Byache Aléa Rue de Guergadic | Coiffeuse | |
| Sexandoux Isabelle Rue de Guergadic | Controlleuse qualité | |
| ANDRIEU ROBERT Rue de la Roche | employé TP | |
| QUERO YVONNE Rue de la Roche | Retraitée | |
| LE BOUDEC Gérard Rue de la Roche | agent logistique | |
| LE BOUDEC Jacqueline Rue de la Roche | retraite | |
| LE ROY Anne Rue de la Roche | Animatrice | |
| Meule Didier Rue de la Roche | Technicien | |
| JESSAVER Jeanie Rue de la Roche | Asst familiale | |
| Boscher Fédie Rue de la Roche | Vendeuse | |
| Boscher Fc. Rue de la Roche | employé d'usine | |
| ROUSSEAU Norman Rue de la Roche | Contrôle technique | |
| JAN Christophe Rue de la Roche | Assistante de direction | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------|------------|
| Cite de Guergadic Bernard Arsene | Retraite | |
| Salomon Romig | Retraite | |
| Salomon Marie d'Anse Rue de la Roche | retraitee | |
| CHAMPON Marie-Hélène Rue de la Roche | retraitee | |
| Champion Roger Rue de la Roche | Retraite | |
| CHANOTY Yvonne Rue de la Roche | Retraite | |
| CHENON Yvonne Rue de la Roche | Retraite | |
| HERZO René Rue de la Roche | retraite | |
| HERZO Sylvaine Rue de la Roche | retraitee | |
| Yowan Marie-Louise Rue de la Roche | Retraite | |
| CONNAN Yvette Rue de la Roche | retraite | |
| Poullé José | retraite | |
| Le Morgader Gérard | retraite | |
| Le Morgader Marie-Louise | retraitee | |
| Le Morgader Marie-Suzanne | retraitee | |
| Le Ralle Armel | retraite | |
| Le Ralle Remy | retraite | |
| Le Ralle Marie-France | retraitee | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|----------------------|------------|
| Quéré Genevieve 61 Rue de la Traversière | Retraitée | |
| Quéré Yvon 6 Rue de la Traversière | Retraitée | |
| BESSANEA Alexandre 32 bis Rue du Héritage Mur de Bretagne | DRH | |
| ALAIN Maxime 43 rue du Héritage Mur de Breh | Fromager | |
| Alain Anais 43 rue du Héritage Mur de Bretagne | Technico Commerciale | |
| COQUANT J.P 33 rue du Héritage Mur | Retraitée | |
| FLINOIS Yves 30 rue du Héritage | Retraitée | |
| FLINOIS Brigitte 30 rue du Héritage | Retraitée | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|---------------------------------------|------------|
| M. GUYOMARCHI Alain 16 cité Bos Gostad. mur | Retraitée | |
| H. Helvete Lucien 2 Helvete Yvon 16 cité Bos Gostad | Retraitée A été autie | |
| Mr GOURMELEN Fabrice 9 cité Bos Gostad | Agent de maîtrise | |
| Mme Gourmelen Patricia 9 cité Bos Gostad | ouvrière | |
| DEVIN Sylvie 3 rue Michelle Le brun | esthéticienne | |
| NACRAIGNE Aurélie 5 rue Le Brun mur | enseignante | |
| GAUBERT Mickaël 5, rue Michelle Le brun NOR | entrepreneur de Travaux forestiers | |
| M ^{lle} IDA Dominique | menuisier | |
| M ^{lle} IDA Sylvie RUE DU Héritage | preparatrice de Cannabis | |
| Mr Fiant Yann Rue du Héritage | Commercial | |
| Christine Evano Rue du Héritage | | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|------------------------|-------------|
| 17) Rue Chateaubriand Julien et 52 Rue des Ardousiers | RETRAITE | |
| Pingon Nelson 73 rue des Ardousiers | Ouvrière agro | |
| Junguy Roselyne Rue des Ardousiers | retraitee | |
| LEFALHER Patrick Rue des Ardousiers | Retraite | |
| Nicolas Léa Rue des Ardousiers | Retraitee | |
| Avril Lydia Rue des Ardousiers | employée | |
| M. Akhmedov Rue des Ardousiers | RETRAITE | M. Akhmedov |
| G. Shelmerdine Rue des Ardousiers | Employée | Shelmerdine |
| MANGUY E.M.I.S. Rue des Ardousiers | Retraite | Manguy |
| AUFFRET Françoise Rue des Ardousiers | Retraite | Auffret |
| AUFFRET Monique Rue des Ardousiers | | Auffret |
| Le Gac Florian Rue des Ardousiers | Technicien de prod | Le Gac |
| DESCHAMPS Anne RUE DE LA RESISTANCE | Assistante Maternelle | Deschamps |
| LE BRIS Morgane Rue des Ardousiers | Professeure des écoles | Le Bris |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-----------------------------|------------|
| 17) Rue Chateaubriand BALDASSINI Pierre 35 Rue du Montreze Mûr de Bretagne BALDASSINI Virginie BALDASSINI Léa | ST MUR CCAS étudiante | |
| ALLARD Michel 29 Rue du Montreze MUR. | Retraite | |
| PIZZANELLO Pascal 13 Rue Montreze | Retraite | |
| Pizzanello Pascale 13 Rue Montreze | Retraitee | |
| 3) HAINN Guy Marie Suzanne 17 Rue Montreze MUR | Retraitee Retraite | Hainn |
| HANNONNI Nicolas 8, rue du Montreze | Enseignant | Hannonni |
| CLOTTES Sandrine 8, rue du Montreze | Enseignante | Clottes |
| Le Couedic Maryline 42 le Montreze 22530 Mûr de Bretagne | Sans Emploi | Le Couedic |
| Carol Maouion 42 rue le Montreze 22530 Mûr-de-Bretagne | étudiante | Carol |
| Carol Brenda 42 Rue le Montreze 22530 Mûr de Bretagne | Interimaire | Carol |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|----------------|----------------------|
| 1) Ami Girard Madeleine 3 Rue du Styvel | Retraité | Girard |
| Guillo Francis | Retraité | Guillo |
| Guillo Jeannine | Retraité | Guillo |
| 4 Rue du Styvel LE TONNER Zouïque | Retraité | Le Qui |
| Le Tomic Jean Claude | Facteur | Le Tomic |
| FRABOULET Pierre-ric | retraite | Fraboulet |
| FRABOULET Thérèse | agent communal | Fraboulet |
| 12 rue des pommiers (Mûr) | | |
| LE BRIS Michail | Pacher | Le Bris |
| 14 Rue des Pommiers (Mûr) | | |
| Raoult Nelly | enseignante | RA |
| 18 rue des Pommiers Mûr | | |
| Rasha WARDI-Tupin | Neurologue | |
| 47 bis Rue du lac 22530 Mûr | | |
| RAULO Dominique | Communal | RAULO |
| 18 rue de Hentzeze | | |
| RAULO Blaudine | Comptable | RAULO |
| 19 Rue de Hentzeze | | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|--------------------------|-----------------------|
| 1) GALLERNE Annick et Yvon 36 Rue de Hentzeze | Retraités | Gallerne |
| ALLANO Sylvie | Secrétaire de mairie | Allano |
| 29 Rue de Hentzeze | | |
| Obou Obani Luce | ouvrière usine | Obou |
| 21 Rue Hentzeze | | |
| Moy Beany | agent propriété | Moy |
| 21 Rue de Hentzeze | agent de production | Moy |
| Josse Karine | agent de nettoyage | Josse |
| 14 rue Hentzeze | | |
| Josse Stéphane | informaticien | Josse |
| 14 rue Hentzeze | | |
| Le Guyader Karine | Retraité | Le Guyader |
| Voie du ruisseau breton | Atik à domicile | Le Guyader |
| LE MACAES Nani Annick | Exploitante agricole bio | Le Macaes |
| Le Hentzeze | Retraité | Le Macaes |
| Vickelo P'Janic Rue du Styvel | | |
| le Couedic Anne 9 rue Styvel | | |
| 22530 Mûr de Bretagne | | |
| LE MOR ZADIC | | |
| Rue de Styvel | | |
| le Curiff Jane 2 Rue de Styvel | châuffeur | Curiff |
| dir de Prêt | | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|---------------|------------|
| MR LAZAR Mostefa Rue de L'Argoat | Retraité | |
| MME LAZAR Christiane Rue de L'Argoat | Retraîtée | |
| GUILLOUX Roland 26, Rue des Port MUR. | Retraité | |
| Guilhoux Marcelle 23, Rue de l'Argoat MUR | Retraîtée | |
| STEMPER Patrick 15 Rue de l'Argoat | Retraité | |
| M. DUNAND Ghislaine 15 Rue de l'Argoat | Retraite | |
| LAURET Joseph 30 impasse fardic | intérimaire | |
| Péronce Karine Rue de L'Argoat | Kommune MUR | |
| Méduse Jean- Marc Rue de L'Argoat | fonctionnaire | |
| NÉCHET Christiane cité de Kerraoual | Retraitée | |
| Le Lostec MA cité Kerraoual | Salariée | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|-----------------------------------|------------|
| Briquois No 8 Cité Ples gostot d'Yeu. | Retraite | |
| CLEIO Lydie 4 cité Ples gostad MUR | Retraite | |
| CORNIQUEL Jean et Yvonne | Assistante maternelle Retraité | |
| LE BOUR Jérémy 10, rue Michelle Le Brun | Etudiant | |
| Xavier Le Fur 46 rue de La Résistance | Adjoint technique | |
| Le Lay Karine 20, rue du Pat | emploi communal | |
| Frahoulet Georges 28 Rue du Pat | Retraité | |
| Frahoulet Tristan 28 Rue du Pat. | ouvrier. | |
| Frahoulet Marglise 28 Rue du Pat. | Sans profession. | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE



Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Fait le 31 Janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|------------------------------------|---|
| M. Armand Colon de Franciosi | Avocat |  |
| Mme Sylvie Colon de Franciosi, née Hurzeaux La Roche Mûr | Enseignement Supérieur, Directrice |  |

RN 164 MUR DE BRETAGNE



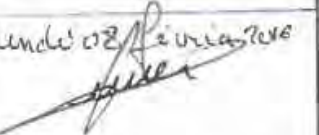
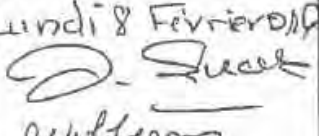

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

Vendredi 5 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------------------|--|
| Guillozy, Gilbert rue du Lac à MUR. | retraité |  |
| Guillozy Sylvie Rue du Lac Mûr de Brie | Assistante de direction |  |
| Lucas Louis - Mur de Brie 8 Rue du Lac. | Retraité | Lundi 02 Février 2016  |
| LUCAS Suzanne 8, Rue du Lac - MUR / Brie | Retraite | Lundi 8 Février 2016  |
| Gallene Anne Marie Rue de Rohéno | Retraite |  |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

conclue 5 février 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|---|------------|
| 51 GOURBELE PROTASCK BOASQUER 22530 mur de Bretagne | EMPOYER a mur de Bretagne | |
| Boschat Margane 22530 mur de Bre | employé et habitante mur de Bre | |
| Lejeune Florence 22530 mur de Bretagne | employée et habitante à mur de Bretagne | |
| HIDRIO Stephane MUR | employé à Mur | |
| JAN Emeline 22530 MUR DE BRETAGNE | employée et habitante de Mur | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.
 Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-----------------------------------|---------------------------|
| 3 Lejeune Florence Rue de la Résistance Bretagne Mur de Bretagne Rte du Lac Mur de Bretagne | retraitee retraitee | de Lejeune |
| LEFUR ANDRE Rue de la Traversière | Retraite. | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

PÉTITIONS des CITOYENS Mûrois Opposés au Tracé Sud et Mixte

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD *ainsi que riverains non membres de l'association*

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise desserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet. Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord. De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejetons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre (COP 21)
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure desserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---|-------------|------------|
| 1 DUBOIS Jonathan (Hanas de Curlan 22530 Han de B.) | Épiciériste | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|---------------------------|-------------|------------|
| 1 Rivallan François | Retraité | |

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores, visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

- Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).
- Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.
- N'occasionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l'échangeur du Coët-Prat.
- Valorise au mieux la zone de Guergadic.
- Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.
- Meilleure rentabilité socio-économique.

| Noms, Prénoms et Adresses | Professions | Signatures |
|--|---------------------------------|--------------------------------|
| Lavenant J-Yves ^{Favanic Mur} | Chaudronnier | J-Yves Lavenant |
| Cadoret Joie | Soudeur | Joie Cadoret |
| Lavenant Brigitte ^{Favanic Mur} | Agent d'entretien | Brigitte Lavenant |
| Le Boudic Françoise ^{Rue du Lac Mur} | Second de cuisine | Françoise Le Boudic |
| Lavenant Margane ^{Favanic Mur} | Agent des services hospitaliers | Margane Lavenant |
| CANVAROUE CLAUDE ^{LA VILLENEUVE Mur} | MÉCANICIEN | Claude Canvaroue |
| HERONIC PAULINE | ETUDIANTE | Pauline Heronic |
| HERONIC THIERRI ^{KERUS Mur} | Agent d'entretien | Thierry Heronic |
| HERONIC Gaume | Infirmière | Gaume Heronic |
| Lavenant Françoise ^{rue des ardoisiers} | Agent Communal | Françoise Lavenant |
| Guégan André ^{Mur} | Ricrante | André Guégan |

Sujet : Impact de la variable mixte nord sud sur le lieu-dit Pont Domjean
De : "> Sylvain FREROT (par Internet)" <aries94250@yahoo.fr>
Date : 21/01/2016 14:30
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je suis propriétaire d'une maison de famille au lieu-dit le Pont Domjean. Je souhaiterais connaître l'impact de la variable mixte nord sud sur cette zone.

En effet la variable sud prévoit la réalisation d'une route sur l'actuelle voie rurale entre Rossullet et le Pont Domjean mettant en cause l'exploitation agricole de mon voisin Gérard Quéro car passant au milieu de ses bâtiments et détruisant aussi une partie de berges de la Poulancre pour y réaliser un rond-point.

Qu'en est il de la variable mixte nord sud dans cette zone qui semble s'éloigner de nos propriétés pour passer au sud du tracé de l'actuelle 164 ?

En vous remerciant
Cordialement

Sylvain FREROT

Sujet : Re: Impact de la variable mixte nord sud sur le lieu-dit Pont Domjean
De : "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <pierre-alexandre.poivre.-.rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 22/01/2016 15:21
Pour : Sylvain FREROT <aries94250@yahoo.fr>
Copie à : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>, "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

la variante Mixte a dans ce secteur les mêmes caractéristiques que la variante Nord : elle ne touche pas la route qui va à Saint-Gilles, ni la voie rurale qui passe chez M. Quéro, et il n'y a pas de déviation en phase travaux passant proche de votre maison.

La Variante Mixte et la Variante Nord passent plus loin, au sud de la RN164.

Vous avez tout à fait compris les impacts de la variante Sud dans ce secteur.

Cordialement

Pierre-Alexandre Poivre

Imprimé par BRAGUIER Alain - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Sujet : Re: Impact de la variable mixte nord sud sur le lieu-dit Pont Domjean
De : "> Sylvain FREROT (par Internet)" <aries94250@yahoo.fr>
Date : 27/01/2016 19:41
Pour : "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonsoir,

Merci pour votre réponse.

Il me semble que la variante Nord Sud se présente comme un bon compromis.

Le contournement de la zone industrielle par le sud préserve la possibilité ultérieure d'un déviation du centre de Mur de Bretagne en direction de Pontivy. Je pense aussi que les exploitations agricoles sont moins impactées. Il reste à soigner les échangeurs de Curlan.

Entre Pont Quemer et le carrefour de Toulhouze le tracé Nord permet l'usage des expropriations déjà réalisées lors du premier projet de tracé de 4 voies, sauvegarde la zone du Pont Domjean et donc ainsi l'exploitation de Gérard Quéro.

En vous remerciant

Sylvain Frérot

Sujet : Les variantes
De : "> Peta Matthews (par Internet)" <pandakeryvon@hotmail.com>
Date : 25/01/2016 11:48
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Nous habitons au-dessous le rn 164 a St Guen et nous sommes gerantes de gîtes ruraux. Je pense que la commune de St Guen profiterait plus de la variante sud pour le projet, en évitant d'interrompre la paix et le calme du jardin du Botrain. Beaucoup de nos vacanciers y rendent visite - c'est un site unique.

Merci,

Matthews, Paul et Peta

Sujet : RE: P&T Technologie - Concertation dans le cadre de la déviation de la RN164 au niveau de Mur-de-Bretagne

De : "> Anne Couetil (par Internet)" <couetil@pt-technologie.fr>

Date : 02/02/2016 13:56

Pour : "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Copie à : <ledrevo@pt-technologie.fr>

Bonjour Monsieur Braguier,

Dans le cadre de la consultation sur le tracé de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne, nous vous soumettons notre avis de porteur de projet.

Comme vous le savez, nous avons pour projet de développer un parc éolien à Mûr-de-Bretagne, au Sud-Ouest de la zone d'activité de Guergadic. Ce parc éolien serait incompatible avec la variante Sud ou la variante Mixte du tracé de la 2x2 voies, faute d'espace disponible. Nous avons donc une préférence évidente pour la variante Nord du tracé.

Notre projet est présenté sur la carte ci-jointe. Il est constitué de 4 éoliennes, d'une puissance unitaire de 2,35MW, soit un total de 9,4MW. Il pourrait alimenter en électricité un peu plus de 7 000 foyers (soit l'équivalent d'1/3 de la population de Pontivy Communauté) et éviterait l'émission d'environ 8 000 t de CO2.

Une infrastructure routière étant un vecteur d'émissions de CO2, permettre l'implantation d'un parc éolien serait un moyen efficace de limiter la dette environnementale globale.

En outre, l'énergie éolienne est créatrice de nombreux emplois durant la phase chantier (travaux publics, carrières, hôtellerie et restauration), elle est aussi créatrice d'emplois locaux non délocalisables durant l'exploitation du parc éolien.

Les parcs éoliens sont également une source de revenus pour les collectivités locales via les retombées fiscales (CET - « contribution économique territoriale » et taxe foncière). Pour un parc éolien de 9,4 MW de puissance, cette contribution rapporterait environ 59 500 €/an au bloc communal (communes + communauté de communes) et plus de 26 000 €/an au département (CET uniquement).

Enfin, une éolienne est non polluante et recyclable à 97%. C'est une source d'énergie mature, et c'est une énergie de paix.

Nous comptons sur votre compréhension pour que le tracé de la 2x2 voies suive la variante Nord, de sorte que ce parc éolien puisse voir le jour.

Veillez croire, Monsieur Braguier, à l'assurance de nos respectueuses salutations.

Anne COUËTIL
Chargée de projets éoliens

P&T Technologie SAS
Val d'Orson
Rue du Pré Long
35770 Vern-sur-Seiche
Tél : 02 99 36 36 52
Mobile : 06 45 91 74 23
Email : couetil@pt-technologie.fr
Retrouvez P&T Technologie sur



Sujet : RN 164 Colmain - Caurel
De : "> michele ledrogoff (par Internet)" <michele.le-drogoff@wanadoo.fr>
Date : 08/02/2016 18:30
Pour : <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour.

Dans le cadre de la concertation concernant le tracé de la RN164 pour la partie Colmain-Caurel, je viens vous transmettre mes réflexions concernant les variantes proposées : une réflexion en tant que propriétaire concerné et une réflexion en tant qu'agent de la DIRO.

Cordialement.

LE DROGOFF Robert

[Avast logo](#)

L'absence de virus dans ce courrier électronique a été vérifiée par le logiciel antivirus Avast.
www.avast.com

—Pièces jointes—

| | |
|--|--------|
| Remarques techniques.pdf | 150 Ko |
| Réflexions concernant les variantes proposées pour la RN 164 Colmain.pdf | 149 Ko |

Réflexions concernant les variantes proposées pour la RN 164 Colmain-Mur.

Je suis propriétaire d'une maison située au Sud du village de Curlan (« bien » que j'ai mis en vente suite au décès de mes parents pour transmettre le fruit de cette vente à mes enfants et pour qu'ils n'aient pas à en assumer la charge lorsque nous ne pourrions pas y subvenir). Suite à la concertation de 2014 nous avons déjà échangé à ce sujet puisque la proposition de la variante Sud avait provoqué le retrait de l'acquéreur avec lequel il y avait un compromis de vente de signé. Vous nous avez expliqué que nous ne pouvions prétendre à aucun dédommagement. Un intervenant à la réunion du 28 Janvier à Mur de Bretagne a souligné la vétusté des textes sur lesquels vous vous appuyez. Il faudra sans doute beaucoup de temps pour les rafraîchir. Nous n'y comptons pas et se pourvoir au tribunal pour obtenir une jurisprudence pour nous et l'ensemble des riverains impactés par ce tracé n'est pas dans nos moyens financiers.

Notre espoir reposait sur l'étude réalisée après la concertation de 2014 qui n'avait pas permis de dégager la variante à retenir. Espoir déçu : en effet le tracé de la variante mixte et celui de la Sud sont les mêmes de Colmain à Kerbotin. Il résout les difficultés d'accès au sortir de la Vallée de Poulancré que présentaient le tracé Sud précédent. Sauf erreur de lecture, il se confond ensuite avec le tracé Nord initial. Par contre il aggrave considérablement la situation pour les riverains de Kerbotin.

Alors pourquoi ne pas opter pour le tracé Nord ?????

La réunion de Janvier souligne s'il en était besoin les deux aspects du choix : le côté humain et le problème agricole. Je ne veux pas me battre pour résoudre l'un au détriment de l'autre mais je pense qu'il y a l'espace pour trouver un terrain d'entente.

Je pose deux questions :

- qu'a-t-il été fait au niveau de la municipalité de Mur depuis la réunion de 2014 pour s'attaquer au problème de la réservation de terres pour permettre de compenser au plus juste les terres agricoles impactées que ce soit dans l'une ou l'autre des options ?
- Qu'ont fait LE Syndicat agricole et la SBAFER pour rechercher des solutions « pour tous » ?

En fin de réunion un appel était lancé pour mettre en œuvre une sorte de redistribution des terres qui permettrait de ne pas détruire les exploitations laitières car ce sont elles qui ont besoin de terres auprès. Je pense qu'il peut y avoir des solutions avec de la volonté et non pas avec des choix partisans.

Ceci permettrait de valider le tracé Nord en sauvant aussi l'impact humain.

LE DROGOFF Robert

Pour faire suite au message précédent envoyé le 04/02/2016

Je tiens à souligner quelques points qui me paraissent importants et que l'on semble négliger :

- **Le coût :**
Je pense que l'on ne peut se permettre, connaissant l'état des finances publiques de négliger l'écart de prix entre les deux variantes, cette somme à elle seule permet de financer à elle seule une partie des ouvrages d'art (part prépondérante dans la construction d'une route).
- **Le coût d'exploitation :**
Nous vivons un hiver exceptionnellement doux ; actuellement le centre d'exploitation de Loudéac a épandu 20t de sel (pour infos, il avait dépassé les 200t pour 2013-2014 pour un réseau de 82 km). Sans avoir de températures très basses nous avoisinons les 0° sur une période assez longue en hiver. A Mur, le tracé Sud sera beaucoup plus froid que le tracé Nord ; on en déduit un salage au Sud environ double de celui du Nord ; le sel, produit polluant finira dans le ruisseau de St Guen. Chaque décision de salage a un coût supérieur à 1000€ pour une consommation de 5 à 7 m³ en fonction du dosage (de 10 à 25g/m²)
- **Neutralisation des voies**
Quand on effectue des travaux, en régie ou par entreprise extérieure on neutralise la voie concernée, les deux voies rapides lorsque l'intervention se situe en terre-plein central ; on utilise des flèches lumineuses de rabattement l'une à 200m de l'intervention et l'autre en amont à 150m avec l'obligation d'être vu par l'utilisateur au moins 400m avant.
Je crains que dans le tracé Sud nous retrouvions le même problème que la rocade de Merdrignac (3km) dont la courbe ne permet pas (distance de visibilité insuffisante) de placer ces flèches lumineuses ; il faudra alors neutraliser la totalité du parcours de l'échangeur de St Guen à l'entrée de Caurel.

LE DROG OFF Robert

Sujet : Mise en 2x2 RN 164 MUR

De : "LE DROG OFF Robert (Chef d'équipe) - DIRO/District St-Brieuc/CEI Loudéac" <Robert.Le-Drogoff@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 03/02/2016 15:24

Pour : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>, "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour;

Pour contrecarrer les propos tenus par certaines personnes de l'assistance, le projet des années 90 proposait bien un tracé NORD
Ceci explique l'empressement à obtenir par la suite, un permis de construire sur ce tracé (voir pièces jointes)
Dans ces projets, les coûts étaient déterminants à une époque où les finances publiques étaient plus saines. Actuellement les finances manquent cruellement pour l'entretien de la RN164, je ne comprends pas que l'on considère comme négligeable l'écart de prix entre les différentes options
Comme je l'ai souligné au fluo dans la pièce jointe, les élus exerçaient moins de pression et les professionnels décidaient

Cordialement

— Pièces jointes —

SKMBT_C224e16020310030.pdf

681 Ko

SKMBT_C224e16020310020.pdf

1,5 Mo

Guerlédan Canton de Mûr-de-Bretagne

OF 5 juillet 1996

Mur-de-Bretagne

Nationale 164 : l'enquête publique prend fin le 12 juillet

L'enquête d'utilité publique concernant la mise à 2x2 voies de la RN 164 prendra fin en mairie le vendredi 12 juillet. Les élus délibèreront le jeudi 25 juillet lors d'une séance du conseil. Mardi soir, des riverains ont dit publiquement leur inquiétude face à cet aménagement.

En février dernier, lors d'une réunion publique organisée par la municipalité, les responsables de la DDE avaient dévoilé leurs intentions concernant l'aménagement de la nationale 164 : le tracé médian avait été retenu par rapport au tracé nord « pour des raisons de coût » et par rapport au tracé sud « pour des raisons

de sécurité technique liées à la présence d'un échangeur à Toul-Houz ».

Depuis le 10 juin, toutes les personnes qui le souhaitent peuvent s'exprimer en mairie sur ce sujet, et ce jusqu'au vendredi 12.

Déjà un certain nombre de riverains se sont exprimés, certains s'opposant « au tracé qui traverse un site classé non constructible alors que l'actuelle nationale pouvait être élargie et à moindre coût ». « Quel est l'intérêt de détruire un peu plus nos forêts et de saccager une nouvelle fois notre patrimoine ? » se demande l'un d'eux.

Un autre écrit : « Le site du Ménériez est connu dans toute la France. Cette cicatrice béante va lui barrer la figure. » Il souhaite que l'on conserve « la tran-

quillité du voisinage et la beauté ex-naturelle du paysage ».

Les habitants de Favanic aussi se sont exprimés très longuement, certaines maisons étant en effet touchées par le tracé retenu.

« Pourquoi pas la variante nord ? »

Lors de la séance municipale de mardi, certains habitants de Curtan sont aussi venus dire leur inquiétude. Le maire a reconnu être « très humble » face à un sujet pour lequel les élus semblent avoir peu de poids. Il a invité tous les conseillers à venir s'imprégner des plans dans la salle du conseil car, a-t-il dit, « Le 25 juillet, il faudra que nous nous prononcions. »

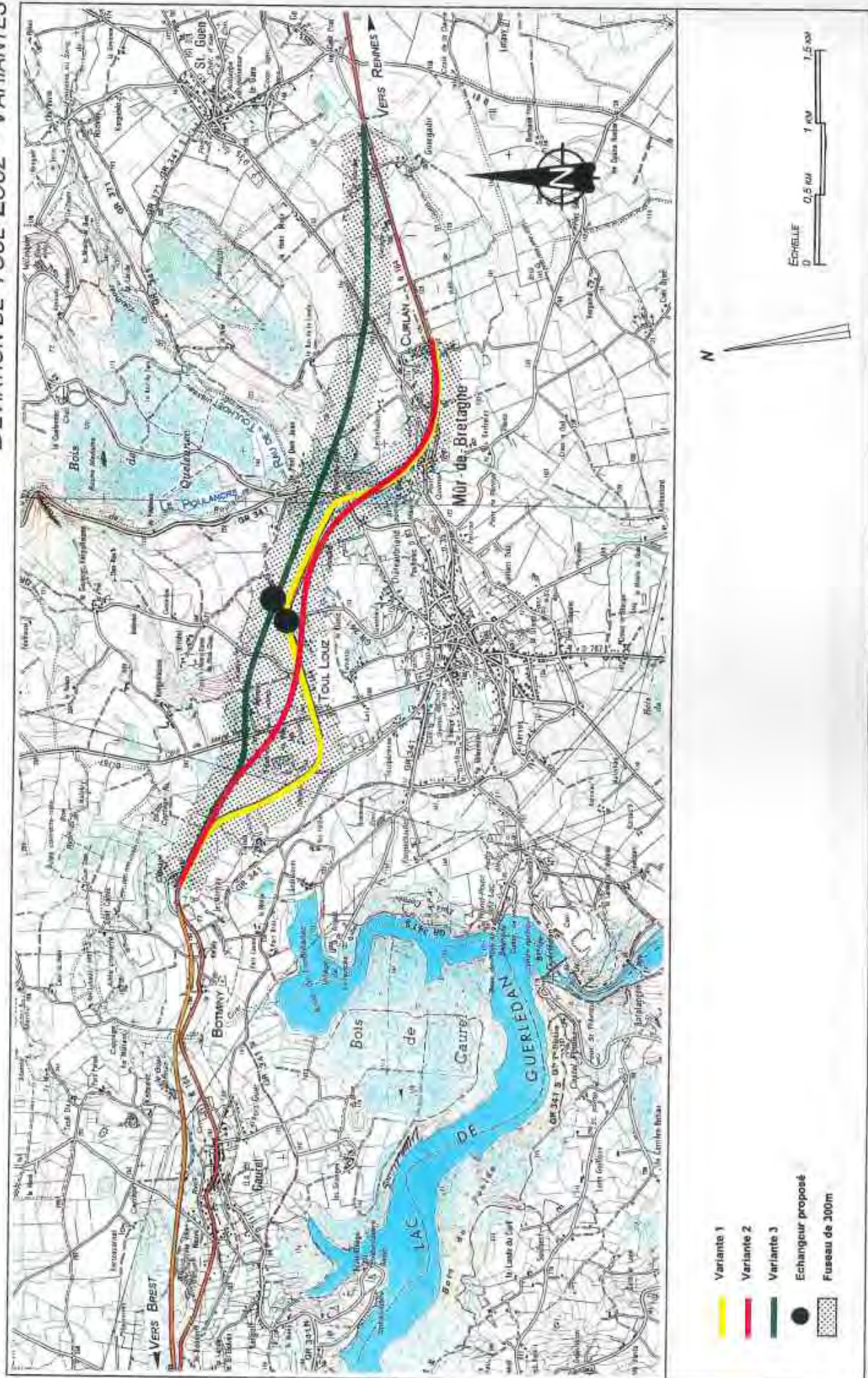
Mme Rigaux, notamment, au nom des habitants du village de Curtan, regrette le tracé actuel, du pont du Gaiéron à Guergadic : destruction du garage Allano, de la ferme Bouffort, amputation de propriétés bâties.

Pour elle, la solution la plus sage serait la variante nord qui n'amputerait aucune propriété bâtie ; son tracé lui semble harmonieux et rapide, et la nationale actuelle pourrait servir de déviation pour desservir la zone de Guergadic, Curtan et Mûr.

Comme on le voit, le sujet est très délicat et le calendrier va s'accélérer. En 1997, sont prévues les procédures d'acquisitions foncières et la réalisation des premiers ouvrages, les travaux s'étalant sur 1998 et 1999.

Extrait du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la mise à 2x2 voies de la R.N. 164 à MUR-DE-BRETAGNE déviation de Toul-Louz établi en Mai 1996

DÉVIATION DE TOUL-LOUZ - VARIANTES



Meur et Mme Michel JEGO
Kerbotin
22530 MUR DE BRETAGNE

Objet: RN 164 Mur de Bretagne

à

D.R.E.A.L
Service I.S.T.
Batiment d'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames, Messieurs,

Habitant depuis de nombreuses années au village de Kerbotin et confronté depuis plus de vingt ans (1994) aux projets de mise en 2x2 voies de la RN 164 avec un tracé nord et un tracé sur place, le nord trop coûteux avait été réjeté et nécessitant la réalisation d'un viaduc (voir ouest-france du 6 juillet 1994)

La solution sur place avait été retenue, sans avoir été jusqu'à l'enquête d'utilité publique pour le secteur de **Curlan**.

Depuis deux ans, le projet est ressorti des cartons avec trois variantes, la variante sur place étant abandonnée.

Cette année, trois variantes sont proposées:

-**Les variantes sud et mixte** qui inquiètent bon nombre de riverains, compte tenu du profil des voies et de la proximité des habitations.

-Ces deux projets sont inacceptables pour les raisons suivantes:

-Nous craignons de fortes nuisances sonores, visuelles, la pollution et ainsi qu'une forte dépréciation de nos biens sans contre-partie.

-Nous constatons la mauvaise desserte routière pour les usagers allant en direction de Curlan, ZA de Guergadic via l'échangeur du Coët-Prat venant de Mur.

-Nous refusons la coupure avec l'agglomération Mûroise.

-Des exploitations agricoles coupées de leur siège.

-Un hangar de stockage de céréales détruit.

-Pour la zone de Guergadic, un effet vitrine nul par rapport au nord qui offre un panorama sur l'ensemble, permettant son développement.

Pour la grande majorité des mûrois, l'observation des plans fait mouche en faveur du projet nord.

Depuis toujours, le tracé le plus court pour se rendre d'un point à un autre, a été la ligne droite.

Pourquoi choisir un tracé en courbe?

Le tracé nord

- De quatre cent vingt cinq mètres plus court, il assure une meilleure rentabilité économique et va dans le sens des réductions à effet de serre, préconisé dans COP21.
- Moins coûteux de quatre millions d'euros ce qui n'est pas négligeable pour les Mûrois et les Caurellois qui ne comprendraient pas ce manque de logique, alors qu'on leur refuse le demi-échangeur pourtant vital pour développer le tourisme, cela pour une question d'argent.
- En terres agricoles, il semblerait que le projet nord, soit moins consommatrice que les autres, notamment le mixte compte tenu des délaissés.

Quel que soit le projet retenu, les terres agricoles seront coupées et pas toujours de manière avantageuse.

Dans les années à venir, des agriculteurs arrivant à la retraite, sans repreneur, sont susceptibles de libérer des terres, qui pourront compenser de manière avantageuse les pertes liées à ce projet.

Quant à la dépréciation de maisons d'agriculteurs, le préjudice pourra sans doute être pris en compte dans l'indemnisation de leurs terres ce qui ne sera pas le cas pour tout le monde.

Pour notre cas personnel:

, **Le tracé mixte** passe de quarante cinq à cinquante mètres de notre habitation avec un surplomb de six mètres. Il est prévu un giratoire à l'arrière de notre propriété avec une voie de desserte passant au au pignon est.

La tracé sud le même impact devant notre maison

Nous ne pouvons pas accepter de tels projets.

Sera-t-il possible de vivre normalement dans un tel environnement?

Ne devrait t'on pas privilégier les habitations par rapport aux terres?

C'est pourquoi, nous souhaitons que **le tracé nord** soit retenu.

Cette voie rapide desservant le centre Bretagne doit être réussie car c'est une réalisation qui est faite pour durer plusieurs décennies, voir des siècles.

Le tracé nord est celui qui enthousiasme le plus de **Mûrois**. Le projet sud ou mixte impactera plus la population mûroise

Dans l'attente d'une décision juste et apaisante, dans l'intérêt de tous, veuillez Mesdames, Messieurs l'expression de nos sentiments distingués.

Fait à Mur de Bretagne le 5 février 2016

Sujet : RE : Avis sur tronçon Caurel-Colmain/ secteur de Curlan
De : "> Myriam LECLAIRE (par Internet)" <myriamleclaire@hotmail.com>
Date : 07/02/2016 18:35
Pour : RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable-gouv.fr

Bonjour,

Je vous remercie pour l'envoi de votre mail.
En retour, voici le courrier que je souhaite vous faire parvenir.

Je suis propriétaire de terres à Curlan à Mûr-de-Bretagne qui sont dans l'emprise du futur tracé de la mise en 2x2 voies de la RN 164 bis (secteur Mûr-Curlan) d'une part, par le tracé Nord entre le garage Philippo et le CD 35 et d'autre part, par le tracé Sud, le long du ruisseau de Saint-Guen. L'emprise des 2 tracés est de même surface.

Je trouve que le tracé Nord est celui qui s'inscrit le mieux dans le schéma général de mise en 2x2 voies de la RN 164 bis pour la desserte du centre Bretagne et il est le moins coûteux.

Le tracé mixte se rapproche trop des habitations de Kerbotin et Curlan; de plus il prévoit un rond point entre les maisons les prenant en étau avec les voies de servitude. Une variante a été demandée par les municipalités du secteur qui s'éloignerait des habitations et améliorerait le tracé Sud. Ces 2 tracés nécessitent des ronds points qui sont une gêne pour le trafic, en particulier celui des poids lourds, ce qui nuit à la desserte de la zone artisanale de Guergadic. Ils passent aussi au Sud de Curlan dans une zone humide, avec des sources où la faune et la flore sont protégées. De plus ces tracés sont plus coûteux que le tracé Nord et les modifications proposées par les municipalités ne peuvent qu'entraîner un surcoût.

En vous demandant d'étudier mes observations, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Myriam Rault-Leclaire

Envoyé depuis mon appareil mobile Samsung

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

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.-rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 20/01/2016 17:33 (GMT+01:00)
À : Myriam LECLAIRE <myriamleclaire@hotmail.com>
Objet : Re: Avis sur tronçon Caurel-Colmain/ secteur de Curlan

Bonjour,

au cas où l'information ne vous serait pas parvenue vous trouverez ci-joint un trac informant de la concertation complémentaire sur l'aménagement.

le dossier est également consultable sur notre page internet:

<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn164-amenagement-du-secteur-de-mur-de-bretagne-a3052.html>

salutations

Alain BRAGUIER

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin
Kermur
22530 Mûr de Bretagne
port. : 06 33 49 08 30
email : tom-tom_22@hotmail.fr

Bonjour,

Je suis olivier Lavenant, 32 ans, exploitant agricole au lieu dit Kermur, en Mûr de Bretagne. C'est également notre domicile avec ma conjointe, Maud Bachelot-Hourdin et nos deux enfants de 20 et 6 mois.

Je suis jeune agriculteur, installé en production laitière depuis 6 ans, après le départ en retraite de mes parents. Mon exploitation compte 66 ha de Surface Agricole Utile (SAU), pour 55 vaches laitières et la suite pour une production de 300000 l de lait. Mon système d'alimentation est basé sur le pâturage, et valorise pleinement les 42 ha accessibles du siège d'exploitation. Le reste des terres est à quelques kilomètres de distance et est plutôt destiné aux cultures de ventes.

Les études de voie rapide sur la N164 sont anciennes et je les avais pleinement intégrées à mon projet. Je perdais certes de la surface, mais l'emplacement prévu ne changeait pas la structure de l'exploitation et l'accessibilité aux différentes parcelles. Cela pris en compte, j'ai investi dans la construction de bâtiments d'élevage (stabulation vaches laitières, adaptée à mon système de production), le projet est aujourd'hui finalisé et une salle de traite adjacente est en cours de construction. Montant global : 235000 euros.

Les différentes variantes aujourd'hui proposées pour la mise en 2 x 2 voies de la nationale 164 remettent en cause la pérennité de mon exploitation et les tracés proposés sont plus près de la maison d'habitation ce qui induira des nuisances sonores importantes et une dépréciation de notre bien.

Pour information, notre maison est en travaux de rénovation avec une première phase presque finie dont le montant s'élève à près de 90000€ (d'autres vont suivre) en plus du montant d'achat de 140000€.

Quel que soit le tracé proposé, les parcelles situées de l'autre côté des projets ne seront plus accessibles à mes animaux. Il ne me restera que 14 hectares accessibles sur 42 (**soit 66% de pertes**).

Le système de mon exploitation est totalement remis en cause par la déstructuration parcellaire.

Les conséquences économiques sont énormes : hausse du coût alimentaire, hausse des charges de structures (investissement dans des stockages de fourrages, du matériel inadapté aux cultures nécessaires, stockage et épandage des effluents, temps de travail quotidien....) le chiffrage de ces conséquences atteint plusieurs dizaines de milliers d'euros par an. Pour exemple, la simple hausse du coût alimentaire de 40 €/1000 litres (aujourd'hui de 65, au lieu de 105 en moyenne) atteint une somme de 12000€ annuelle.

Les solutions qui se posent à moi sont limitées. Étant coincé entre une départementale et une 4 voies sur deux côtés et par une vallée de l'autre, 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 D 767 me permettant de passer mes bovins ne me convient pas pour

deux raisons :

- cela induirait un trajet rallongé de **500 m, 4 fois par jour** pour atteindre les parcelles sus citées.
- ce passage débouche au sud du carrefour sur une parcelle de la commune qui m'est simplement prêtée pour entretien. Je n'ai donc **aucune sécurité sur l'avenir de cet accès**.

Le développement de l'exploitation est donc impossible à moyen et long terme.

Tous ces éléments mis bout à bout, la question de notre délocalisation totale avec toutes les indemnités dues se posent sérieusement pour vos services.

Une solution simple est possible : déplacer l'échangeur d'environ 250 mètres à l'Est, plus ou moins à l'endroit prévu dans le projet précédent de 1997. Quelques petits aménagements (bovidue) me permettraient ainsi de maintenir la structure de mon exploitation, son accessibilité, et donc son avenir et celui de ma famille. Ce décalage n'empiète pas plus sur les zones humides, ni sur les habitats d'animaux protégés que les projets proposés. De même, il n'induit que peu de pertes supplémentaires pour mes voisins, et aucune qui ne puisse être compensée par un simple aménagement foncier.

Quelque soit le tracé choisi, la surface imputée est quasi similaire et c'est bien la position de l'échangeur et la scission de mon parcellaire qui est la clé de la survie de mon exploitation.

Il me semble dommageable de mettre en péril une exploitation de type herbagère qui se porte bien, même dans les conditions actuelles, particulièrement difficiles.

Cordialement,

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin

Sujet : concertation n164 Mur de Bretagne (complément)
De : "> Olivier Lavenant (par Internet)" <tom-tom_22@hotmail.fr>
Date : 10/02/2016 22:46
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Suite à la réponse de Mr Braguié concernant mon premier message, je tiens à vous faire part de mes réflexions.

Concernant l'augmentation à terme du trafic. Je l'avais bien prise en compte avec l'ancien projet et la réalisation de la 4 voies me permettait justement de faciliter l'accès de l'autre côté de la nationale actuelle. D'ailleurs, je me permets de vous faire remarquer que cette année 2015 a permis de me conforter dans mes choix : les voies d'accès pour les visiteurs de l'ASSEC (venant de l'est) les amenaient tous par le carrefour de Toul-houz, d'où une augmentation très sensible de passage, qui ne m'a pas empêché de traverser une cinquantaine de fois mes 50 vaches, seul avec mon chien. Une simple enquête de voisinage vous le confirmera.

L'emplacement de l'échangeur que je propose peut se situer en limite de la zone humide mentionnée, sans la toucher plus (vu que celle située sous le côté est de l'échangeur est déjà entièrement détruite), il aurait pour mérite de réduire la longueur des voies secondaires nouvelles adjacentes. mais il profiterait, d'après mes observations, moins de la topographie du lieu. défaut vite contourné car le dossier mentionne un surplus de déblai sur le projet.

Le passage souterrain du GR 34 que vous me proposez de déplacer, sans promesse, allongerait certes moins le chemin, mais déboucherait sur une partie excentrée de mes terres. Ces mêmes parcelles touchant l'exploitation de Mme Rault, qui pourrait bien les récupérer dans le cadre d'un aménagement foncier, tout à fait indispensable au demeurant.

Je vous remercie l'attention que vous porterez à mon message.

Cordialement.
 Olivier et Maud Lavenant

Cet e-mail a été envoyé depuis un ordinateur protégé par Avast.
www.avast.com

Sujet : RN164 doléances
De : "> michelle le pottier (par Internet)" <louis.le-pottier@orange.fr>
Date : 10/02/2016 20:28
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

BONSOIR

Ci joint le courrier de doléances concernant la réalisation de la RN164 en 2x2 voies sur le tronçon COLMAIN ,CAUREL

Merci de votre attention et je souhaiterais avoir un reçu de cet envoie

Madame LE POTTIER MICHELLE

CORDIALEMENT

1 ,Coët-Drezo

à St -GUEN LE 10 février 2016

22530 SAINT-GUEN

M LE POTTIER

Au regard de la concertation publique du 27/01/2016 concernant la mise en 2x2 de la RN164

Je préfère le tracé SUD ,qui aura moins d'impact sur l'environnement AGRICOLE et ECONOMIQUE ,de part les exploitations agricoles qui seront moins touchées,et, aussi favorisera la zone INDUSTRIELLE de GUERGADIC ,qui sont les principaux pôles d'emploi pour MUR DE BRETAGNE et sa région

Lors de la journée de concertation à Mûr de Bretagne le 24/06/2014,monsieur BRAGUIER responsable d'opération m'avait promis et tenait un engagement,qu'il serait installé un panneau anti-bruit au niveau du Coët-Prat,afin de protéger les habitants du Coët-Prat , Coët-Drezo et St-Guen de tous les bruits sonores et de la pollution provoqués par RN164

Les pertes touristiques et économiques seront considérables si passage à 2x2 voies au NORD,car présence aussi des jardins BOTANIQUEs labellisés du BOTRAIN et des terres agricoles des exploitations des familles LE DROGOFF et I.E SERGENT

J'espère que mes doléances seront entendues et prises en compte,afin qu'aboutisse au mieux votre chantier en choisissant la variante SUD

Pour faire valoir ce que de droit

LE POTTIER MICHELLE
 et ses enfants



Sujet : pour tracé SUD
De : "> sandrine stephan (par Internet)" <sandrine21.stephan@orange.fr>
Date : 10/02/2016 13:11
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

bonjour,

je souhaite exprimer mon opinion en faveur du tracé sud de la future RN 164 à MUR DE BRETAGNE

Cordialement

Sandrine STEPHAN

MUR DE BRETAGNE 22530

Sujet : Avis,RN164.
De : "> benjaure@neuf.fr (par Internet)" <benjaure@neuf.fr>
Date : 11/02/2016 17:14
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Cet e-mail est solitaire : un clic ici = un don pour le collectif Nous Sommes Unis
- Envoyé via mailforgood

— Pièces jointes —

Avis N1640001.pdf

359 Ko

Imprimé par BRAGUIER Alain - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Sujet :
De : "> Valerie LE POTIER (par Internet)" <valerie.le-potier@orange.fr>
Date : 10/02/2016 11:22
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour

Je vous adresse ce mail concernant la 2*2 voies aménagement de Mur de Bretagne, je suis favorable à la variante mixte ou sud car ce sont les tracés

qui seraient les plus favorables à desservir la commune point de vue industrie commerces ou encore tourisme.

Cordialement.

Mme AUDREN Monique Mur de Bretagne

Le 10-02-2016.

Mmes Horice Monique et Françoise
Coët-Brézec Saint Guen.

Suite à la nouvelle concertation Publique du
27 janvier, à notre avis, la 2x2 voies, projet
mixte serait un compromis satisfaisant contre
projet Nord. Il respecte les cultures sans
défavoriser l'économie de Mur-de-Bretagne

Horice Monice

Sujet : Concertation publique complémentaire RN164- avis de Nadine Le Pommellec
De : "> Nadine Le Pommellec (par Internet)" <NADINE.LEPOMMELLE@LDCOM.COM>
Date : 11/02/2016 21:48
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Messieurs,
Veuillez 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 10-02-2016.pdf

25,9 Ko

MISE à 2X2 voies de la RN 164 à MUR de BRETAGNE

Commentaires de Nadine LE POMMELLE, 107 rue du Président Wilson 92300 LEVALLOIS PERRET. Tel 0663152935

Messieurs,

Je suis proprétaire de la maison d'habitation située dans la forêt à l'ouest de la Ville Jan, au Nord des établissements Satim.

Lors de la première concertation, je vous avais déjà fait remarquer que la Ville Jan ne se voyait proposer aucune option, sauf le choix entre la destruction complète ou des nuisances intolérables.

Pour cette 2^{ème} concertation, sur les 66 pages de présentation du projet, il n'y pas une seule ligne sur la Ville Jan ! Lorsque vous exposez la nouvelle variante mixte, la Ville Jan n'est même pas visible sur les plans de tracés ! Ce n'est qu'en page 65 que l'on peut enfin trouver la Ville Jan sur la carte des bois et terres consommées, mais l'échelle est beaucoup trop grande pour que cette page soit exploitable. Pour les tracés Sud et Nord, aucun travail n'a été effectué pour considérer mes remarques communiquées lors de la 1^{ère} concertation.

En résumé, nous sommes, comme il y a 15 ans, dans un simulacre de concertation. Je vous rappelle que, si le premier projet n'a pas abouti, c'est entre autres parce que j'ai attaqué la DUP devant les tribunaux. Il serait peut-être souhaitable de démarrer une vraie concertation, avec un travail pour l'ensemble des riverains concernés.

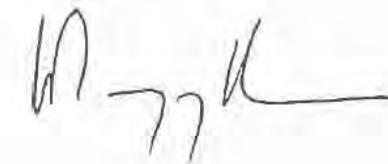
Par ailleurs, je constate que la variante aménagement sur place est maintenant abandonnée, et que, comme pour la 1^{ère} concertation, la variante Nord a clairement votre préférence.

Je suggère donc pour cette variante Nord et avant que ne démarre l'enquête d'utilité publique, que vous étudiiez la faisabilité des modifications suivantes (qui permettraient d'obtenir un réel tracé Nord):

- Passer plus au Nord de Curlan afin de minimiser les nuisances aux riverains
- Déplacer le viaduc du Poulancré vers le Nord
- Passer entre Kermur et Kerguillaume, en décalant vraisemblablement l'échangeur vers l'est
- Et par conséquent passer le plus au Nord possible de la Ville Jan.

J'espère que, cette fois, et compte tenu du budget alloué à l'étude préalable, et des dommages irrémediables que vous prévoyez de causer, ma proposition ne sera pas rejetée par un retour de mail rapide. Je compte donc sur votre sincère volonté de trouver la meilleure solution pour que ce projet ait une chance d'aboutir. Je vous propose également de vous rencontrer dans vos locaux.

Le 10 février 2016



Sujet : Avis sur le projet (RN164)

De : "> Albert GREMY (par Internet)" <associa.nal.164@gmail.com>

Date : 11/02/2016 15:44

Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr, benjialbert@neuf.fr

Cet e-mail a été envoyé depuis un ordinateur protégé par Avast.

www.avast.com

— Pièces jointes —

Lettre ASSO janvier.odt

27,2 Ko

ASSOCIA.NAL.164
2 COET-PRAT
22530 ST-GUEN

Le 8 février 2016

Suite à la nouvelle concertation publique complémentaire du 27 janvier 2016, les membres d'ASSOCIA.NAL.164 se sont réunis afin d'exprimer leurs avis sur le projet de tracés ré-actualisés.

Il serait essentiel que l'Etat tienne compte des investissements qu'il a engagés (expropriations procédant à l'expulsion des propriétaires de l'époque) par l'aménagement sur place de la N164, et pourquoi ne pas mettre à profit, l'espace libéré à Pont Quemer, pour aménager non pas deux, mais un unique rond-point.

Certains, des compétences du maître d'œuvre pour solutionner ce souhait, les riverains comme les utilisateurs y trouveraient entière satisfaction.

De même, la variante contournant la ZA DE GUERGADIC au Sud, permettrait également de desservir correctement cette zone, qui est rappelons-le, un bassin d'emplois pour la commune de MÛR DE BRETAGNE.

Par la variante nord, le site «les Jardins du BOTRAIN» serait considérablement défiguré dans son ensemble par l'extrême proximité de la 2x2 voies. Mme DEFAYSSE m'a fait part récemment de son indignation à l'encontre de ce projet Nord. Pour la citer, cette œuvre végétale étant classée «plus beaux jardins d'Europe par la EGNH». N'oublions pas ses ruchers de schiste du XVIIIème, patrimoine historique, unique dans l'hexagone, ainsi que le menhir, son puits et le manoir du XIIIème, restauré au XVIIème siècle.

Dans la variante Sud, les projets permettraient de modérer la brutalité des préjudices causés, en les répartissant sur sept agriculteurs, y compris l'exploitation de Mr et Mme LE DROGOFF, le GAEC LE SERGENT et de ne pas faire supporter à eux seuls, la double peine, en effaçant leurs terres bien classées, puis la dévalorisation de leurs biens personnels, avec tous les désagréments collatéraux, sans oublier les énormes complications d'utilisation de leur outil de travail.

La commune de MÛR DE BRETAGNE a fait parler d'elle durant des mois, avec deux millions de visiteurs, pour la vidange du lac de GUERLEDAN. Est-il nécessaire de faire remarquer qu'en circulant sur les voies Sud, la visibilité sur MÛR DE BRETAGNE serait bien plus valorisante, l'impact économique s'en ferait ressentir, la commune demeurerait moins isolée.

Nous avons pu constater, que l'ensemble des citoyens, concernés par le projet de la 2x2 voies, n'ont pas tous été informés de la concertation du 27 janvier, dont, notamment de nouveaux résidents, ayant acquis une propriété au BOTRAIN en Août dernier.

Pour conclure, nous manifestons notre hostilité au projet du tracé Nord, en rappelant que l'esprit originel du désenclavement de la Bretagne, est lié au développement économique, dont l'outil agricole est le principal moteur.

Pour l'association,
Le président
GREMY Albert

Sujet : concertation sur l'aménagement du tronçon caurel/comain
De : "> Monique LE CLEZIO (par Internet)" <monique.leclezio@orange.fr>
Date : 12/02/2016 12:35
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je vous prie de trouver une contribution comprenant des questions, observations et avis sur les variantes proposées à la concertation.

Je vous prie de recevoir, mes salutations respectueuses

Monique Le Clézio

Monique LE CLEZIO

Castelru

22530 SAINT GUEN

Le 12 Février 2016

DREAL

Direction des Infrastructures

35000 RENNES

Concertation pour l'aménagement de la RN 164 - section Caurel/Colmain

Questions, Observations et Avis

Monsieur le Directeur,

Après avoir pris connaissance des documents mis à la disposition du public pour porter un avis sur les 3 variantes proposées, y compris les analyses, les photomontages et les vidéos, mes observations et avis ne porteront pas uniquement sur les impacts sur la commune de Saint Guen, mais sur l'ensemble du parcours dans le cadre d'un intérêt collectif général.

D'abord des questions :

Peut-on évaluer l'impact en termes de nombre de véhicules/jour répartis entre véhicules lourds et légers sur la circulation dans le centre de Saint Guen ou dans la traversée de Mûr de Bretagne. Je pense notamment à la circulation Pontivy – Saint Briec ou Zone d'activités de Guergadic vers Saint Briec.

Les vidéos et photomontages sont très intéressants pour accompagner la compréhension, pour autant le nom des villages n'étant pas indiqués et les constructions schématiques et surdimensionnées, il est difficile de réaliser l'impact visuel réel depuis les habitations des villages les plus importants : Coët-Prat, Guergadic, Curlan, Pont-Quémer.

Peut-on nous fournir une simulation des hauteurs des remblais vues des fenêtres de plusieurs habitations de ces mêmes villages. En effet les photos et vidéos donnent une vue écrasée des hauteurs réelles.

Des observations :

Le projet d'aménagement de ce tronçon a démarré il y a vingtaine d'années aboutissant à une DUP, rendue caduque. Des impacts humains sur 4 familles dont les habitations ont été acquises se sont révélés extrêmement douloureux. Il n'est pas acceptable que nous fassions revivre à nouveau des moments identiques à des familles des villages de Coët-Prat, mais surtout Curlan (nombre de famille élevé) et Pont-Quémer, il est donc essentiel de trouver des solutions techniques pour éloigner les aménagements, ronds-points ou voies de substitution des propriétés habitées.

Un demi-échangeur pour valoriser le tourisme du site de Beau-Rivage avait été promis, il est important de le prévoir. Comme l'a indiqué Gérard Lahelec, vice-président du Conseil Régional, il s'agira du dernier tronçon qui sera aménagé, il devra aussi contribuer au développement des atouts de ce territoire, tout en assurant la sécurité et la préservation de notre environnement.

Des terrains agricoles ont été acquis pour le projet « DUPé », il serait normal que par solidarité, les espaces acquis par l'Etat qui ne seraient pas utilisés pour le nouveau tracé puissent servir de réserve foncière. La plupart de ces exploitations ont été prioritaires pour l'acquisition de parcelles au cours des dernières années, afin de les conforter pour compenser les pertes de surfaces.

Il sera nécessaire de traiter de façon particulière les exploitations agricoles afin de trouver des solutions de poursuite de leur activité dans les meilleures conditions possibles ; réorganisation, échanges de parcelles,... afin de limiter les distances d'accès aux parcelles notamment dans les exploitations d'élevage.

Dans un secteur où le sous-sol est fait de schistes ardoisiers, l'architecture d'un certain nombre de bâtiments est caractéristique de la région de Mûr de Bretagne (Patrimoine Lecerf). Une particularité qu'il est nécessaire de préserver.

Avis sur les variantes :

Variante Sud :

Si ce tracé semble satisfaisant pour l'impact sur le village de Coët-Prat, car l'échangeur et la voie de substitution sont déportés vers le sud, plusieurs éléments posent problème : les impacts sur l'environnement (Zone Natura 2000, faune, zones humides..) sur le paysage avec un viaduc de faible hauteur, mais aussi sur le fonctionnement de l'exploitation laitière de Rossuliet. De plus le coût dépasse les objectifs fixés. Il faudrait écarter ce tracé.

Variante Nord :

Ce tracé et les échangeurs se rapprochent du village de Coët-Prat, la voie de substitution se rapproche d'avantage des habitations de ce village ce qui le rend moins intéressant. Par contre il faut reconnaître son intérêt pour les habitants de Guergadic mais surtout de Curlan et de Pont-Quémer. Le viaduc de 25m est pertinent pour les critères environnementaux liés au passage du Poulancre et de la vallée. Il serait essentiel si ce tracé était retenu, que la voie de substitution entre la vallée de Poulancre et l'échangeur de Toul'Houze se rapproche de la nouvelle voie car les terrains ont été acquis. Cette variante met moins en valeur la zone d'activités et la ville de Mûr de Bretagne. Ce tracé nécessiterait de revoir le positionnement de l'échangeur de Saint Guen et de trouver une solution pour réutiliser les réserves foncières puisqu'il s'appuie une surface moindre des acquisitions faites. Ce tracé est en l'état de la proposition moins intéressant.

Variante mixte :

Pour les raisons évoquées plus haut, ce tracé est plus favorable pour le village de Coët-Prat, son impact concernant les critères environnementaux est à peu près équivalent à la variante Nord pour la traversée de la Poulancre et de la vallée. Ce tracé conviendrait à condition de revoir les ronds-points et voies de substitution au droit de Pont-Quémer car les habitants de Curlan sont impactés de façon importante. Il n'est pas acceptable de couper le village de Curlan par un rond-point et une nouvelle voie qui sera empruntée notamment par les camions allant ou venant de la zone d'activité. La valeur actualisée nette socioéconomique est moins favorable que celle du tracé Nord. A quoi cela est-il dû?

En conclusion, un exercice très complexe vu les nombreux critères et impacts. Un avis un peu plus favorable pour le tracé mixte à condition de trouver un aménagement différent pour limiter l'impact sur les habitants de Curlan, Pont-Quémer et de Guergadic, ainsi qu'une solution pour les exploitations agricoles notamment celle de Monsieur Bouffort.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations respectueuses.

Monique Le Clézio

Sujet :

De : "> stephane jegouic (par Internet)" <stephane.jegouic@hotmail.com>

Date : 12/02/2016 21:08

Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

bonjour

nous espérons que le projet aboutira ,le territoire de mur a besoin de cette deviation quelle qu elle soit .les agriculteurs auront suffisamment de terre en compensation vu le nombre de personnes qui partiront en retraite.

c est a nos politiques de defendre les intérêts du territoire,si on veut garder un soupçon d economie il faut que les transports soient le plus adaptees donc de belles routes .A partir de la si cette route nous fait decouvrir de beaux paysages ,les touristes s arreteront ,pour cela il faut garder le bocage du peu qu il en reste .

Peu importe le projet que vous choisirez ,on ne peut que subir comme nous le faisons avec boscher volailles avec ces nuisances qu elles soient olfactives ou au niveau du bruit ou la pollution de la riviere . que ce projet soit constructif mais n oublier personnes ,que notre environnement soit preserve malgré qu il soit deja bien abime

Envoyé depuis Windows Mail

Sujet : mise à 2x2 voies rn 164

De : "> Bertho Stéphane (par Internet)" <stephanebertho@orange.fr>

Date : 12/02/2016 15:55

Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Mon exploitation agricole située à Treffaut 22530 Mur de bretagne et exploitée par EARL Bertho dont je suis le gérant se trouve directement impactée par le projet rn164 pour une surface d'environ 2 hectares. Le projet passe dans une parcelle de 5 hectares actuellement entièrement cultivable. Il en résultera que la parcelle restante d'environ 2.2 hectares au dessus du tracé deviendra incultivable à cause de la pente et d'autre part l'accès à cette parcelle semble assez difficile. La perte de valeur est donc importante.

En février 2015, la SAFER a préempté un bien agricole d'une surface de 4.89 hectares avec bâtiments à 800 mètres de mon exploitation et à 500 mètres de la rn164.

La totalité de ce bien agricole m'intéresse. La préemption de la SAFER a pour objectifs, je cite, notamment, la préservation de l'équilibre des exploitations lorsqu'il est compromis par l'emprise de travaux d'intérêt public.

Avec la SAFER j'ai signé un compromis d'achat pour ce bien en janvier 2015.

Or à ma grande surprise la SAFER, après avoir préempté pour compenser la perte de terres agricoles, serait en train de réattribuer le bien agricole à une autre destination.

Je demande donc par ce courrier, à la DREAL d'intervenir au plus vite, pour que la SAFER respecte les objectifs fixés lors de la préemption, c'est à dire préserver l'équilibre des exploitations impactées par des travaux d'intérêts public.

J'ai signalé cela par téléphone à la DREAL mais pas de réponse concrètes.

Dans le cadre d'expropriation de terre pour des travaux d'intérêts public, l'état doit intervenir pour favoriser l'exproprié à retrouver rapidement une surface permettant de maintenir l'équilibre de l'exploitation, cela est le rôle de la SAFER et de la DREAL.

Une autre solution, si rien ne bouge, serait de faire passer le projet rn164 sur la parcelle préemptée par la SAFER.

Merci de l'intérêt que vous porterez à ce courrier et il n'est jamais trop tard pour agir.

Sujet : RN 164
De : "> Albert Grémy (par Internet)" <albertely@gmail.com>
Date : 12/02/2016 16:04
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Sujet : consultation DREAL RN164 MÛR de BRETAGNE
De : "> a.colondefranciosi (par Internet)" <a.colondefranciosi@cabinet-avocats-vannes.fr>
Date : 21/02/2016 15:45
Pour : <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Monsieur,
Ci-joint nos observations
Votre bien dévoué,
Arnaud COLON de FRANCIOSI

Monsieur et Madame COLON de FRANCIOSI
Manoir de la ROCHE
22 Mûr de Bretagne

DREAL de BRETAGNE
10 rue Maurice FABRE
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Cet e-mail a été envoyé depuis un ordinateur protégé par Avast.
www.avast.com

— Pièces jointes —

numérisation0001.pdf 310 Ko

Vannes le 12 février 2016

Grémy Catherine,
2 Coet-Prat
ST GUEN

Le 12/02/16

Objet : Aménagement de la RN 164 secteur de Mûr de Bretagne

Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver nos observations concernant les tracés envisagés pour la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne

A , DREAL de Bretagne.

Nous considérons que la réalisation d'un contournement 2 x 2 voies est nécessaire et que le nouveau tracé, se rapprochant du « tracé nord », dit « tracé mixte » va dans le bon sens en préservant mieux la vallée du POULANCRE classée NATURA 2000 par la construction d'un seul viaduc moins long, moins cher et plus écologique, en ce qu'il sauvegarde mieux les espèces volantes. De plus il ne rend plus nécessaire la complète déforestation de la colline faisant face à Mûr de Bretagne préservant ainsi les habitants de cette partie de la commune du bruit de milliers de voitures et de camions et le site historique du Manoir de la Roche.

Les arguments suivant lesquels le « tracé sud » serait le meilleur ne résistent pas à l'examen :

- l'argument du développement : « pour développer la commune il faut qu'elle soit vue de la future « 4 voies » ».

Le trafic actuel est de 3500/4000 véhicules/jour. Sans aménagement il sera au minimum de 6000/7000 véhicules/jour en 2035. Le trafic a augmenté de 18% en 10 ans, pour les Poids-Lourds 35%. Avec aménagement, le trafic va atteindre les 10.000/12.000 véhicules/jour dont une forte proportion de Poids-Lourds, l'axe Rennes/Brest par le centre Bretagne devenant le plus court, donc le moins cher pour toutes les entreprises de transport routier. Qui voudra s'installer ou investir dans une commune exposée aux nuisances du bruit et de la pollution alors que l'on peut bénéficier des avantages de la 2 x 2 voies tout en habitant et investissant dans la commune d'à côté...au silence !

De plus, la conjonction des projets « sud » et « mixte » qui prévoient une surélévation de la 2 x 2 voies au niveau de CURLAN de près de 6 à 8 mètres, avec la

Le tracé mixte, est un bon compromis. Il permettrait de mener à bien sa réalisation, dans les meilleures conditions souhaitables pour la communauté. Mon avis prenant en compte, toutes les informations exposées par Mr Pierre-Alexandre Poivre au cours de la réunion du 27 janvier.

Soucieuse, et concernée, par l'accroissement des nuisances sonores, générées par la future 2x2 voies, j'espère que les demandes de protections anti-bruit seront prises en considération.

Bien à vous,

Grémy Catherine.



configuration du terrain entre la route de Saint Brieu et la route de Loudéac, place toutes les habitations entre la route de Pontivy, l'Intermarché et la route de Saint Gilles Vieux Marché, de la rue du HENTREZE et de la rue de la Résistance ainsi que tous les habitants de CURLAN, KERBOTIN, PONT QEMER et la ROCHE, directement dans le bruit et la pollution, avec à la clef une perte de patrimoine important, leur maison devenant invendable ou difficilement vendable.

- l'argument économique : « les tracés « sud » ou « mixte » permettraient un meilleur développement de la zone de Guergadic ».

D'une part, les tracés « sud » et « mixte » enferment cette zone dans un espace géographique très limité qui empêchera, à long terme, son développement. D'autre part, quel entrepreneur voudra se « coller » à une 2 x 2 voies avec un tel trafic alors que les bâtiments qu'il va construire devront respecter les normes anti bruit et anti pollution exigées par son obligation, imposée par le code du travail, d'assurer « la santé et la sécurité » de ses salariés, d'où un surcoût non négligeable.

Néanmoins il faut aller plus loin et d'envisager le « tracé nord ».

Le tracé « mixte » s'il apporte les améliorations indiquées reste une mauvaise solution au niveau de CURLAN et pour tout l'est de la commune. Sur ce secteur, la 2 x 2 voies doit passer en surplomb de près de 5 à 6 mètres, impacte dans un rayon de 200 mètres 34 habitations et 82 habitants et dans les 5 à 600 mètres des dizaines d'habitations, des centaines d'habitants. Sur place, la route passe à moins de 25 mètres de la première maison et 40 mètres de la seconde, plusieurs giratoires sont prévus quasiment dans les jardins rendant invivables toutes les maisons et leur location impossible, condamnant les propriétaires à subir l'ensemble des nuisances sans pouvoir partir.

Par contre, le tracé « nord » représente la meilleure solution de franchissement du Poulancre et réduit au strict minimum les impacts environnementaux. Elle s'éloigne des hameaux les plus importants, la RN 164 actuelle constituant l'itinéraire de substitution. Ce tracé respecte les hommes et l'environnement.

Par contre, si le tracé « nord » implique, des impacts en terme de paysage et d'activité agricole, ils sont moindres que pour les tracés « sud » et « mixte » qui impliquent des impacts environnementaux, agricoles et paysagers supplémentaires. Ces deux projets entraînent deux franchissements du ruisseau de Saint Guen, donc un double impact sur des zones humides alors que le tracé « nord » permet ce franchissement au même endroit que l'actuel franchissement par la RN 164. La surface agricole impactée est la même pour l'ensemble des tracés, soit 52,2 ha alors que la surface de boisement impactée est inférieure dans le tracé « nord » que dans les tracés « sud » et « mixte ». Un agriculteur, dans le cadre du « tracé sud » voit la voie de desserte passer dans sa cour rendant inévitable le transfert de ses bâtiments ou l'arrêt de son exploitation.

Le perdant/gagnant serait de sacrifier des habitants, leur santé, leur tranquillité, leur patrimoine à des mirages économiques, des développements illusoires ou à une préservation de terres agricoles qui n'en est pas une, puisque l'impact est le même quel que soit le tracé retenu. Pourtant, c'est à ce niveau que le contournement doit être gagnant/gagnant. Il convient de préserver la vie des gens tout en trouvant les solutions agricoles satisfaisant les 5 à 7 agriculteurs concernés. En engageant une concertation

franche entre eux et les pouvoirs publics, il est évident que des solutions constructives peuvent être trouvées alors même que certains ont des terres impactées par tous les tracés alors même que la majorité sera à la retraite lorsque le projet sortira de terre ou sera terminé.

Comme l'a rappelé, l'association chargée de la défense des gens sur CURLAN, la création d'une 2 x 2 voies revient à creuser un fleuve qui partagera pour des siècles un territoire en deux parties dont les destins deviendront inexorablement différents. Détruire la vie de dizaines de personnes en ruinant leur patrimoine tout en les condamnant à rester sur place pour des mirages immédiats n'est pas une attitude responsable alors qu'une alternative existe : la concertation pour arriver à préserver l'intérêt de chacun tout en assurant le développement harmonieux de la commune dans la perspective de l'histoire à venir.

Il apparaît que l'approche l'administration du contournement de la commune doit se faire sur une base « gagnant/gagnant » et non pas sur la base actuelle d'un « gagnant/perdant ».

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de ma considération distinguée

Arnaud COLON de FRANCIOSI

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016



**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 18 janvier 2016 au 12 février 2016 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.

En tant que résidente de la commune de Caurel, je n'envisage pas que notre commune soit encavée, il est important pour notre survie qu'il y ait un échangeur qui permette l'accès à Caurel. D'autant plus que par le passé l'échangeur était prévu donc pour quoi aujourd'hui a-t-il disparu du projet. Il faut arrêter d'enterrer les petites communes.

BURLIOT Virginie.

Il est impossible de concevoir la mise à deux fois deux voies de la RN166 sans au minimum 1 demi échangeur pour Caurel sinon c'est la mort du Bourg et des Impôts. Faudra-t-il faire des kilomètres pour venir à Beau village sans passer dans le Bourg. Ce échangeur est la survie de notre commune.

JECO Lucille adjointe.

Notre commune dépendant en grande partie du tourisme, il est indispensable pour sa survie que le demi-échangeur soit réalisé.

Mais serons très attentifs au suivi de ce dossier vital pour CAUREL

Le Maire Jean-Luc Martigné

On parle de redynamiser le centre Bretagne et en même temps on veut enlever la commune de Caurel, un site touristique reconnu depuis l'assec du lac en 2015. Il est inadmissible de ne pas mettre un échangeur à Caurel pour faire vivre le centre Bretagne.

l'employé J. Ch. Boivin.

En 2015, avec l'assec du lac de Guerledan, qui a engendré une fréquentation touristique importante, un espoir est né quant au maintien d'une activité économique qui perdure. Il est important de nous en donner les moyens avec la mise en place d'un échangeur.

La réforme territoriale nous lie à la bidart, il semble donc logique que le réseau routier nous permette d'accéder le plus aisément possible à Cloudeac.

Éliane POTTIER

Il est indispensable et vital pour notre commune que ce demi-échangeur vers Caurel soit réalisé.

Nous possédons la plus belle rive du lac de Guerledan très fréquentée par les touristes. Notre principale activité étant centrée vers ce lac et toutes ses attractions, cet échangeur doit absolument se faire pour faire perdurer l'activité commerciale de tous nos commerçants.

L'ASSEC 2015, ayant été un réel succès a fait connaître ce territoire du Centre-Bretagne. Cet élan de touristes doit perdurer et cette sortie vers Caurel est absolument obligatoire.

Que tous les pouvoirs publics qui se sont mobilisés pour l'ASSEC 2015 en fassent de même pour la création de ce demi-échangeur.

Mme Martine MARTIGNE

Par délibération en date du 04 février 2016, le conseil municipal de 8 Mayeur approuve son soutien total à la demande de Caurel pour la réalisation d'un demi-échangeur à l'est de Caurel. En effet, cette réalisation est vitale pour le dynamisme et l'activité économique de Caurel, basé essentiellement sur le tourisme; ce demi-échangeur étant la porte d'entrée de la commune.

Guy Anéri, maire de 8 Mayeur

Caurel commune dynamique connue et reconnue pour son accès principal sur le lac de Guerledan, il est impensable qu'un accès direct à cette commune soit aboli, il est vital pour sa économie que cet échangeur soit réalisé. La commune de plus en plus que je représente est totale et solidaire de cette demande.

Gilles THOMAS Maire de Plusulec

Il nous paraît évident que cette commune de Caucel soit desservie par ce demi échangeur afin de permettre aux touristes nombreux de fréquenter le lac de Gurleda. En effet le Bourg de Caucel et le site de Beau Rivage attirent chaque week-end de l'année et à chaque saison d'été une foule de visiteurs. Les commerçants de Caucel sont heureux de les accueillir à chaque occasion. Mais de perdre ce considérable impact de l'activité économique généré par les restaurants présents sur la commune.

Bues et Tatasis DUHARBOIS
Auberge de Gurleda Restaurant Traditionnel
22 530 Caucel.



Il est inconcevable de créer une deuxième fois deux voies entre Rennes et Châteaulin sans Privoir un demi échangeur sur le Bourg de Caucel Village de Caractère, Son lac, Son Patrimoine, Son Tourisme, Son accueil, Ses Restaurants, il est vital sur cette petite commune Que Nous ayons un demi-échangeur avec Sotho Caucel sur la RN 164.
LE GORNER Jacly adjoint,

Le 27 mai 2015 à Quillio, le président de Région a présenté les nouveaux contrats Europe Région-Pays. Dans le communiqué de presse qui a suivi on peut lire qu'il faut encourager le développement local créateur d'emploi avec 3 axes prioritaires : renforcer l'activité résidentielle
- Favoriser la connectivité du territoire
- accompagner l'évolution et la diversification économique.
Le projet du futur tracé de la RN 164 ne remplit pas les 3 axes ainsi définis puisqu'il ne prévoit pas d'échangeur pour accéder à CAUCEL. Or une grande partie des ressources de la commune provient du tourisme. Des efforts ont été faits pour rendre la commune attractive, le Bourg vient d'être réaménagé, l'accès au très haut débit par la fibre optique est en cours de réalisation,



le site de Beau Rivage a été amélioré. Priver Caucel d'un accès routier par un échangeur, c'est couper la commune de l'extérieur et rendre vains les efforts accomplis dans les autres domaines. Les conséquences économiques seraient graves pour toutes les activités et en particulier celles liées au tourisme. Des entrepreneurs, jeunes pour beaucoup, ont dynamisé ce secteur créé des emplois. Les priver d'un accès routier efficace c'est mettre en péril ces entreprises. Quelle contradiction avec le contrat Europe-Région-Pays ! Cet échangeur est indispensable à la vie de la commune.
Jean-Paul LE TROUIC

Il est vital pour notre commune de bénéficier d'un demi-échangeur sur la desservir. De jeunes commerçants se sont installés amenant ainsi un regain de vigueur et de vie tout court à Caucel. Nous jouissons d'un site exceptionnel il serait très dommageable de ne pas le mettre au mieux, en valeur. L'activité touristique est la source principale de nos revenus.
Marie Noëlle LE MAPIHAN-UDO.

Caucel a très largement contribué durant l'été 2015 à assurer la promotion touristique et économique de notre région centre trop souvent oubliée. Ce serait un non sens de ne pas continuer les investissements promotionnels consentis. Isoyer Caucel maintenant, c'est rater les actions antérieures et contribuer au déclin d'une région centre déjà en grande souffrance économique.
Caucel NIKOLAS conseiller municipal



Il est vital sur notre commune de bénéficier d'un demi-échangeur sur

L'activité économique et pour l'activité touristique.

Monique / Michel Le Mercier

Le demi-échangeur pour la Commune de CAUREL est indispensable pour ce bourg très touristique avec ses restaurants, nouveaux commerces, le lac de Guerledan, avec ses activités touristiques et sportives.

Il est inconcevable de ne pas prévoir ce demi-échangeur avec sortie sur CAUREL sur la RN 164 -

Annie DUCELIER Consultante
à CAUREL

Il est indispensable pour l'activité de notre commune le commerce - tourisme -

Danielle et François Boumef -

Il est indispensable que le demi-échangeur pour la commune de Caurel soit mis en place, il en va de la survie de notre belle commune dans cette échangeur ça sera la mort pour Caurel.

M. R. Guillo - Cédric

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016

PRÉFECTURE
D'ILLE-ET-VILAINE
15 FEV. 2016
COURRIER ARRIVÉE

REGISTRE
Commune de MÛR-DE-BRETAGNE

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies
Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

REGISTRE N° 1



**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 18 janvier 2016 au 12 février 2016 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.

M^r LE SOURNE Laurent et M^{lle} JEGO Harminie, habitants du village de Culan.

Tout d'abord, nous avons participé à la réunion du 27/01/16 et nous constatons que les terres agricoles ont encore plus d'importance que les êtres humains. On oppose des "Clamps" à des "Habitations"... De plus, nous ne sommes pas d'accord avec les chiffres du nombre de maisons impactées.

Par ailleurs, le tableau comparatif de la DREAL des 3 projets ne laisse pas de doute quant au choix du tracé Nord.

De plus, il semble que le projet Sud serait rejeté, du coup on aimerait connaître la position du Conseil Municipal (Mixte/Nord?), sachant que son avis sera décisif.

Aussi, en pleine Crise Economique, Sociale et Ecologique, on dirait que le coût, l'impact psychologique et la pollution ne sont pas si déterminant que ça alors que cela devrait être essentiel et même vital.

Enfin, il nous semble qu'il faut aussi considérer les nuisances sonores que cela va engendrer pour les habitations allant de Culan jusqu'à l'ensemble des maisons situées à l'Est de Mû-de-Bretagne (et effet d'amplification avec la Vallée de Foulanc). C'est pourquoi nous soutenons le Projet Nord.

VISDELoup N. Noëlle - Mû de Bretagne 29/01/2016
- Quelles raisons pour certains de faire courir le bruit que le projet Nord est abandonné définitivement?
- A tort selon les animateurs lors de la réunion du 27 janvier 2016 - A ce jour, aucun des 3 projets n'est arrêté?

Projet Sud - Couper la ferme de M^r Guéris Grand en deux est une aberration -

Projet Nord - Moins long - Moins coûteux - C'est très important - Touche seulement la terre agricole

M^r HENRI VISDELoup Mûr 29/01/2016

Je privilégie le Tracé Nord pour la RN16h.

- Ce Tracé n'impacte que des terres agricoles, pas des habitations / contrairement au Tracé Sud qui Mixte.

- Préserve le plus gros village (CULAN) de la commune - et tous ses habitants - Sa proximité du Bourg.

- Préserve la ferme de G. QUERO
Permet de conserver la RN16h actuelle comme route de déviation
Coute moins cher

Quelques remarques suite à la réunion publique au sujet de l'aménagement de la RN16h

Les montages-plots de vues d'ensemble sont bons, mais ceux-ci sont réalisés du point de vue de l'automobiliste ou du vues aériennes. Le piéton, promeneur simple quidam ne peut guère se représenter ce qu'il verra. Question importante pour de nombreux riverains au sujet des remblais (hauteur - largeur etc.) certaines routes devant être creusées (exemple devant les maisons et ferme de Rossuliet et Parc Dom Jean pour les amener au niveau de la route de Saint Gilles.)

Si passer Culan de M^r est une aberration. De plus quelle vie auront ces habitants avec cette 2x2 au bord de l'équip, sans compter les nombreux points. Pensons aux humerains, s'il vous plaît.

Le projet Nord semble le plus judicieux. Le carrefour reste dans Mûr, la déchetterie est facilement accessible, le milieu naturel de la Vallée de Foulanc est mieux respecté.

D'autre part, ce projet Nord, plus court est moins coûteux, les économies réalisées permettraient permettre la réalisation du demi-circuit pour Courel et s'inter ainsi que ce Bourg ne meurt.

Nouveau Projet Evolutive, retravaillé

Mûr le 1^{er} 02.16

P.S. J'oubliais d'impact du bruit considérable d'une voie rapide (110 km/h) sur Mûr, quand souffle sur vers l'Est. Le projet Nord plus éloigné du Bourg est un argument supplémentaire en faveur de cette variante.

18 mois après la 1^{re} concertation nous venons de retour à défendre notre schéma. La trace sur plan ayant été éliminée, ma maison est de ce fait soustraite de la démolition. Sous la goë j'aurais pu choisir entre le sud et le Nord et bien non voilà sorti un 3^e tracé dont je ne m'explique pas l'existence. Plus long, plus cher moins respectueux de l'écologie je m'interroge sur sa finalité.

Bref ce tracé mixte coupe la rue du Bourg de Mar de huit des maisons et fait de par là non plus un village mais un enchevêtrement de routes et nord points. Je comprends le douleur de ces habitants qui n'ont que de leur une partie de leur patrimoine gagné sans doute. Sans compter sur les nuisances sonores dont tout cela sera témoin et ayant pour conséquence une dépréciation de nos habitations.

Nos maisons sont pourvus de fruit de laide investissements, l'absence de travail à améliorer notre cadre de vie.

En juillet 2014 je défendais déjà le tracé Nord, certes il impacte des terres agricoles mais il reste le plus économique et le plus écologique.

Naturement il faut faire à choix car désormais ces incertitudes ce sont angouistes et incompréhensions qui nous taraudent.
Salut à nos respectueux.

Annie SEVANT

Carlon

MUR DE BZH

De Dragoft Laurent
De Botrain
deur

« Pour soutenir la variante sud ou mixte pour plusieurs raisons

La variante Nord est très pénalisante pour deux exploitations, autant pour le forcier ainsi que les habitations.

Enfin, que la variante sud et mixte répartit les terres impactées plusieurs sièges d'exploitations et une découpe moins pénalisante pour chaque site.

Mais dans chaque variante toute les dérives et les retentions d'eau ne sont pas prévues! Ici nous interroge davantage de terres concernées.

Enfin un troupeau laitier le projet diminue les parcelles accessibles qui complique l'organisation et la gestion de l'herbe.

Le sujet de la réserve foncière et du remembrement partiel doit être très étudié. Car sans réserves foncières, nos outils de travail ne pourront plus fonctionner surtout avec le contexte actuel.

Seul les tracés sud et mixtes permettent de relier la zone de Guerguadié qui est le noyau de l'emploi de notre secteur.

aussi, une dérivation vers Fontivy est envisageable et qui sécuriserait le bourg.

Dans la variante d'Est, le bourg de ceu sera évité donc une perte d'activité pour les commerçants.

Mais remarquons une dévalorisation des jardins du Bahain (marou et jardins) sites classés (jardin remarquable) il fait partie du patrimoine historique de Bretagne avec son rucher de 18^e siècle.

Merci de prendre en compte tous ces éléments

~~11^{me}~~ Le MOGEEF Nathalie Le Bahain 22530 Quai de Bretagne

Nous soutenons la variante Sud au dit.

Tout d'abord, elle nous impacte énormément pour notre exploitation agricole.

En plus de ce caractère économique très précis, le tracé Nord nous fragilise le terrain. Cela impacte des terres très fertiles (et nous craignons encore + de perte lors d'une étude complète : rétentions d'eau...).

En pleine activité (39.42 ans), notre exploitation se doit d'être viable pour notre famille. Avec le projet Nord, on nous enlève 4 parcelles bien regroupées autour du siège sociale. Exploitant en production laitière, la proximité d'un grand axe routier engendre beaucoup de complications.

Le projet génère surtout 2 exploitations, à contrario des autres projets, certes impactant, mais les pertes se répartissent davantage entre plusieurs exploitants.

Une grande interrogation sur les réserves foncières ?
des achats de terres, de bâtiments déjà réalisés dans le passé doivent être utilisés au maximum.

Ceci s'ajoute que nous sommes aussi très impactés au niveau privé. Notre habitation se situe tout près. En projet d'amélioration, nous nous posons beaucoup de questions. (Nuisance)

Incompréhension ! Aux pieds du rucher et jardin du Bahain ?
Un très joli rucher réhabilité et aménagé. Avec son rucher en pinnes de 18^e s il fait partie du patrimoine historique de Bretagne.

Avec le tracé Sud, la zone de Quergadic serait ~~à~~ ^à Pensée !
Rue de Bretagne bénéficie d'un attrait touristique, motorisée qu'il nous faut préserver ! Le tracé Nord idéal Rue de Bretagne (des investissements réalisés au niveau du tracé Nord ont été fait sans avoir "idée" d'une route à cet endroit. Précédemment, le projet de la Voies étaient beaucoup plus bas.)

(interrogation sur l'utilité des 2 ronds points à Aurhan)

Nous vous remercions de prendre en compte tous ces éléments lors de l'évaluation du projet.

~~Le Mogeeff~~

Joseph et Agnès le Bihan le 08/02/2016
propriétaires du terrain
où est situé le Garage Philippe
le Bahain. 22530 Quai de Bretagne

Pourquoi proposer une Variante Sud ^{et de plus} ~~et de plus~~ une Variante Mixte qui reprend une partie de la Variante Sud ?

Lors de la réunion du 27/01/2016, vous nous dites quelle sera inévitable !!!

et une Variante Nord ? celle que vous préférez !

Nous sommes constants dans notre choix, Avenir de ses variantes ne peut nous convenir.

Une aménagement sur place serait plus judicieux, comme initialement prévu.

En conclusion, beaucoup d'argent dépensé.

~~Le Bihan~~

Considerations intempestives
(mais fondées en raison)
sur la destruction programmée d'un paysage emblématique
de l'Arcoat,
et le mode de communication choisi par ses promoteurs pour la faire accepter
des Mûrois.

lundi 8 février 2016.

Pour quelle(s) raison(s) la réunion publique d'information et de concertation tenue à la Salle des loisirs de Mûr-de-Bretagne mercredi soir 27 janvier 2016, en présence du (jeune, mais plein d'entrain) nouveau Sous-Prefet des Côtes d'Armor en résidence à Guingamp, pourquoi cette réunion organisée à l'initiative de la Région et conduite par le Maître d'œuvre de la mise à 3 fois 2 voies du secteur de Mûr-de-Bretagne de la N164, pourquoi cette soirée s'est-elle conclue sur un silence pesant (pour ne pas dire de mort) de la part du public ?

Certes la qualité technique du dossier de présentation du projet consultable en Mairie est, à première vue, impressionnante pour le citoyen ordinaire (non spécialiste des TP), lequel de surcroît est d'emblée mis en confiance par l'invitation qui lui est offerte, à participer par écrit à la concertation par le présent cahier (d'épaisseur respectable) propriété de l'Etat et aimablement mis par ce dernier à sa disposition, jusqu'au 12 février.

Alors pourquoi, dans un contexte aussi bien aménagé pour le public, aussi rassurant, pourquoi de la part de ce dernier, un accueil finalement aussi peu enthousiaste, aussi réservé, sinon aussi froid ?

Pourquoi, tout d'abord, après avoir pris connaissance des 50 pages du dossier et examiné les tableaux de données techniques, les schémas des trois variantes de franchissement de la vallée du Poulancré, les photo-montages et autres images de synthèse censées donner une idée d'ensemble des variantes en question, pourquoi, après avoir refermé le dossier, pourquoi soudain ce sentiment de malaise, ce sentiment que quelque chose ne va pas, que quelque chose manque au dossier, que quelque chose ne s'articule pas bien, dans les images du dossier, à la perception vécue de la vallée du Poulancré par les habitants de Mûr qui y passent, s'y promènent ou s'y rendent régulièrement ? Pourquoi, après une première

impression positive, commença à rejoindre dans mon esprit ce sentiment de malaise qui ne cessa de croître jusqu'à ce que les photo-montages du dossier comme les images de synthèse et autres fragments de film supplémentaires projetés ~~mercredi~~ mercredi soir 27 janvier, finissent par le transformer peu à peu, d'abord en perplexité, puis, pour finir, en certitude inébranlable quant à la légitimité intellectuelle (à la nécessité logique) d'une réflexion critique (méthodique) à la recherche de ses causes.

Toutes ces images, celles des photomontages comme celles des simulations panoramiques aériennes, toutes sont des « vues » routières, tantôt prises à hauteur de pare-brise automobile, tantôt en plongée, comme d'un hélicoptère en ascension suivant, dans un sens ou dans l'autre, le fil de la circulation. Autrement dit, les représentations publiques du projet, les « vues » du dossier de concertation semblent bien ne prendre en compte de regard que celui de l'automobiliste assis derrière son volant, à hauteur de pare-brise, et celui de l'ingénieur-architecte routier (ou auto-routier) qui sélectionne sur plan ses futurs projets possibles, conçus dans le Ciel des Idées, comme s'il n'existait pas aussi celui des vivants ayant encore le goût de marcher pour éprouver le plaisir de sentir sous leurs pieds la Terre qui porte leurs pas, les irrégularités du revêtement d'une route poussiéreuse de campagne au cœur de l'été, ou les surprises d'un sentier ravine et pente en forêt... Comme s'il n'existait pas encore aujourd'hui des marcheurs disposés à jouir de la contemplation d'un paysage, des regards sensibles aux contrastes, à la diversité et à l'harmonie parfois surprenante de toutes ces formes qui s'offrent gracieusement à l'esprit des hommes pourvu qu'ils prennent le temps et fassent l'effort d'y prêter un peu attention.

Bref, entre le Ciel et la Terre, il y a les hommes non plus assis derrière leur volant ou collés à leur poste de télévision, mais les hommes debout dont le regard orbite le monde dans leur esprit avant même qu'ils ne se décident à y intervenir effectivement d'une manière ou d'une autre. C'est ce regard, disponible pour autre chose que la seule conduite automobile ou la passivité devant un écran de télévision, c'est ce regard attentif à l'impression qui est presque totalement absent du présent dossier d'aménagement - à quelques détails près (lesquels d'ailleurs ne vont pas à l'essentiel : entre autres, par exemple la couleur du revêtement protégeant le béton armé - ou précontraint des arches - du grand viaduc (du viaduc haut dans l'une de ses deux versions possibles)).

C'est ce regard poétique (au sens étymologique du mot, beaucoup plus que simplement esthétique) qui lui fait défaut ; c'est cet esprit de synthèse poétique (sensible) qui lui manque pour pouvoir, en quête de beauté (Search for Beauty), écrire déjà en 1972 un des plus grands poètes irlandais encore vivants, dans un texte ironique géométriquement prémonitoire qui, à lui seul, eût suffi à le rendre célèbre : Hymne à la nouvelle route d'Omagh, aller un peu (ne demandons pas l'impossible !) au-delà du cadre stratégique économique exclusif dans lequel ses premiers initiateurs avaient inscrit le projet au siècle dernier... Un cadre about, par parenthèse, la rigidité et la rigueur implacable des contraintes qu'impose son respect au théâtre d'œuvre actuel, rendent son dossier localement peu rassurant, manifestement angoissant pour nombre de turois, sinon franchement désespérant pour certains. Mais cela, c'est la question des retombées économiques et sociales du projet, la question des conséquences économiques et sociales locales de sa réalisation, une question qui, une fois soulevée (imprudemment ?) par ses promoteurs, n'est pas près d'être résolue sans dommage. Je reviens à celle du paysage, qui est moins dramatique certes, même si ses enjeux, pour n'être pas immédiatement vitaux, n'en sont pas moins considérables à terme, et pas seulement localement (nous allons revenir plus loin sur ce point).

Le regard poétique de mes « hommes debout », exclu du dossier par sa logique interne (qu'elle soit délibérée ou non, c'est là un autre problème), ce regard ~~seul~~ mû par ce qu'on pourrait appeler un esprit de synthèse sensible (un désir finalement d'ordre harmonieux, un désir de beauté), ce regard sensible n'est en effet pas du tout réservé à une élite d'artistes aussi célèbres que le fut un des plus grands peintres-paysagistes français de passage à Tuir au XIX^e siècle : Jean-Baptiste Corot...

Ce regard, c'est celui de ces citadins en vacances qu'on voit au printemps, l'été, et même l'hiver, presque chaque jour, descendre à pied les virages de la D 63 (en direction de Saint-Gilles-du-Vieux-Marché) jusqu'à la N 164 et au pont de Goleiron enjambant le ruisseau du Poulancre. Ce regard poétique, c'est celui de ces turoises et turois à la retraite, parfois proches du grand âge, mais qui, chaque jour ou presque, qu'il pleuve ou qu'il vente, se plaisent à descendre à pied jusqu'au Poulancre, pour remonter un peu plus tard, à pas mesurés, après avoir jussé parfois jusqu'au Toulbin du Pont Dom Jean, lorsque le temps s'y prête...

Quel spectacle s'offre aujourd'hui, dans la descente de la D 63, à l'orée de la route formée par les hêtres du bois de Poulhalec, à la vue du marcheur déjà sorti de Tuir après avoir descendu la Rue de la Vallée ? Un vaste cirque forestier qui s'ouvre, au Nord, par les bois longeant, sur sa gauche, la descente de Châteaubriand (du sommet de la colline de Tuir qui culmine à 180 m — nous sommes, quant à nous, à environ 150 m d'altitude), s'élargit ensuite sur le massif du Quelennec où alternent les bois de pins, de sapins, de châtaigniers, chênes, hêtres. Puis, légèrement sur la droite (direction Nord-Nord-Est), le regard prend en enfilade toute la vallée du Toulhouët (ce ruisseau dont le cours rejoint celui du Poulancre un peu en dessous Pont Dom Jean), pour monter progressivement jusqu'à ce qui semble, au loin, n'être qu'une sorte de vaste clairière ou de grand champ gentiment cultivé, que domine le minuscule hameau de Hersaudy. Il finit par se perdre sur les hauteurs lointaines (un peu moins d'une quinzaine de kilomètres, à vol d'oiseau) de Herjacob (que l'on distingue encore nettement par beau temps), et de Kerlan qui reste invisible derrière l'horizon, au-dessus du bois du Roz. Le regard revient ensuite progressivement sur la droite, vers Tuir, en suivant la ligne de crête (« la crête de Saint-Guen ») du massif forestier qui, en s'étirant du Nord-Est au Sud-Ouest, forme le flanc gauche de la vallée du Toulhouët. La promenade visuelle s'arrête sur les fortes pentes boisées qui surplombent la N 164 actuelle et le ruisseau tourmenté du Poulancre en contrebas, lesquels restent cachés à notre promeneur au point où nous l'avons laissé tout à l'heure. Ce sont ces hautes collines boisées fortement pentues qui ont fait comparer par des collègues parisiens de passage en Bretagne sur la N 164, dans les années 80 du siècle dernier — ce devait être par temps de neige à des vacances de février — le site du pont de Goleiron à... un paysage du Jura ! Je n'invente rien !

On comprend dès lors pourquoi les géographes de l'IGN avaient, dans les années 80 justement, souligné sur les premières cartes routières touristiques commercialisées (les fameuses « cartes vertes » topographiques au 1/100 000^e) que ce site était l'un des plus beaux de tout le Centre-Bretagne. Encore faudrait-il aujourd'hui, à l'époque de la saturation esthétique généralisée penché le temps de choisir son point de vue, sortir un moment de sa voiture, pour alors s'en rendre compte immédiatement de visu.

Mais, va-t-on me rétorquer, dans toutes vos histoires de regard, de beauté, de paysage et de choix d'un point de vue où donc la RN 164 actuelle est-elle passée? Eh bien, justement, nous sommes au cœur du sujet: elle existe bien, en fond de vallée, mais on ne la voit qu'en y arrivant ou presque. Qu'en sera-t-il lorsque les milliers de tonnes de béton du grand viaduc de la Version Nord auront barré les vues ~~de~~ de crêtes plus haut? Mais d'un autre côté, si c'est l'une des deux autres Variantes qui est choisie, alors, ce n'est plus le paysage qui s'offre aujourd'hui aux Mûrois et à leurs hôtes de passage qui sera dévasté, c'est le fond même de la vallée du Poulancre qui sera pour ainsi dire comblé; c'est son entrée en direction de Saint-Gilles-du-Vieux-Marché qui sera ravagée jusqu'au tholun de Pont Dom Jean, y compris le petit pont y enjambant le Poulancre et permettant de monter au Quelennec à travers la forêt.

La Version Nord épargnerait Rossuliet et Pont Dom Jean (et pas seulement, si j'ose dire, Curlan, Pont Quelmer et le Manoir de la Roche — excusez du peu!) qui, par contre, subiraient des dommages irréparables dans les deux autres Versions (« mixte » et « Sud »), lesquelles semblent donc, de ce fait, raisonnablement devoir être définitivement écartées.

En revanche, les Mûrois et leurs hôtes amateurs de paysages pourraient, et donc devraient s'inquiéter du fait que, sur aucun des photomontages proposés à la concertation, sur aucune des images et des fragments de films de synthèse projetés mercredi soir 27 janvier, n'apparaît l'ensemble du site au sein duquel doit être réalisé l'aménagement de la N 164 dans la vallée du Poulancre: notamment les reliefs boisés qui en font toute la beauté particulière. Cette beauté actuelle, le Maître d'œuvre du projet l'a banalisée d'un mot convenu en parlant, sans s'y attarder, d'un site « pittoresque ». Bon, va pour le « pittoresque », ce mot un peu désuet à l'époque de la télévision. Mais alors pourquoi avoir fait disparaître des images de synthèse, comme par enchantement, ces hautes collines boisées au pied desquelles serpente la N 164 actuelle? Pourquoi avoir laissé hors cadre, dans les photomontages, ce que l'aménagement de la RN 164 à 2 fois 2 voies risque de faire disparaître à tout jamais du paysage actuel?

Si c'est la Variante Nord qui l'emporte — mais je persiste néanmoins à souhaiter que ce soit elle, dans les limites strictes de la

situation légale où s'inscrit l'actuelle concertation —, que restera-t-il de la croupe boisée à l'horizon, sur la droite (au Sud-Ouest de la cote 172, sur la carte IGN au 1/25000ème — 0818 « Pontivy »), quand on arrive (en voiture naturellement, cette fois-ci!) de Saint-Brieuc et d'Uzel par la D 35?

Sachant, comme tout un chacun, qu'on ne résout pas un problème en ne prenant en compte qu'une partie de ses données, on peut s'étonner, dans le cas du nôtre — celui du franchissement de la vallée du Poulancre par l'aménagement de la N 164 actuelle en 2 fois 2 voies —, on peut s'étonner de n'avoir vu, ni dans le dossier en Mairie, ni sur l'écran le soir du 27 janvier, aucun photo-montage du grand viaduc de la Variante Nord qui aurait été pris sur la N 164 actuelle en venant de Toulouz en direction de Louléac, avant l'actuel croisement avec la D 67, par exemple au début de l'encaissement actuel progressif de la route entre le massif boisé de Tur sur le côté droit, et celui qui protège Pont Dom Jean de la N 164 sur le côté gauche. Dans ces conditions, je ne vois pas comment le grand viaduc de la Variante Nord peut prendre appui sur la colline dominant le Poulancre et le pont de Goleçon de plus de 70 m de hauteur, sans nuire gravement au charme du paysage actuel. En effet, la nouvelle N 164 à 2 fois 2 voies devra passer, soit en tranchée sur la hauteur dont le boisement ~~est~~ forestier de résineux serait alors fatalement dévasté, soit en l'écrasant, c'est-à-dire en l'aplatissant irrémédiablement, en en faisant peu ou prou disparaître tout couvert végétal pour plus de 10 ans.

Sous ce rapport, il n'existerait pour ainsi dire plus de vallée du Poulancre à cet endroit. Et tout cela, pour augmenter la vitesse moyenne d'un véhicule se rendant de Rostrenen à Louléac d'à peu près... 10 km/h.!

Comme si la Région et l'Etat ne pouvaient pas encore, revenir sur la décision qu'ils ont certes déclaré avoir déjà prise — ce qui leur a permis d'en déclarer la discussion publique hors sujet dans la présente concertation —, une décision qui n'épargne apparemment aucun hameau, aucun bourg, aucun village ni les terres, ni les hommes, ni les paysages (qui pourtant ont fait naître et font encore aujourd'hui la richesse patrimoniale et la beauté de l'Argoat), bref, rien qui fût susceptible de faire obstacle à l'accroissement (certes constatable aujourd'hui, mais tout de même pas illimité!) de la circulation routière, rien qui fût susceptible de réduire un

jeu sa vitesse horaire moyenne, en préservant par exemple — allou-
ly, révois un peu ! Tant pis si le propos est momentanément hors sujet ---
les sinuosités (les virages — n'ayons pas peur du mot !) de la
RN 164 actuelle entre les massifs boisés vénérables qui font le
charme irremplaçable de toutes les voies d'accès à Tuir par l'Ouest,
le Nord, l'Est ---

La question des moyens est d'une simplicité si confondante, si
désarmante, qu'en la résolvant à si peu de frais financiers pour
la communauté publique, la Commune, le Département, la Région,
l'Etat, je crains de passer pour un faible d'esprit, un plaisantin,
au mieux un incorrigible naïf, auprès des gens avisés concernés
par le choix d'une des trois Variantes proposées à la présente
concertation.

La réduction de la vitesse à 70 km/h au carrefour d'entrée
dans Tuir sur la RN 164 actuelle, en venant de Louléac (au
croisement de la RN 164 et de la D 35 en provenance de
Saint-Brienc et d'Uzel) pendant l'a-sec du lac de Guer-
ledan l'été dernier, a-t-elle notablement ralenti la cir-
culation sur l'axe Est-Ouest ? Si oui, mon rêve tombe à l'eau
(le lac est de nouveau rempli !) et je n'en parle plus. Sinon,
pourquoi ne pas prolonger sur la N 164 actuelle, sans toucher à
l'écrin forestier de verdure des virages et de l'entrée de la
Vallée du Poulancre (dans « la vallée de Saint-Gilles ») la
limitation de vitesse à 70 km/h, jusqu'à celle qui est déjà régle-
mentaire actuellement sur une bonne distance au carrefour de
Toulouz ? De surcroît, le GR 341 (cette ravissante petite
route champêtre descendant, au Nord de Tuir, sur la N 164 ac-
tuelle en passant par le Quelo) permettrait ainsi toujours d'accéder
à la ferme de Rossuliet de l'autre côté de la RN ---

Est-ce trop demander aux responsables de la Région, de
l'Etat, au Maître d'œuvre à leur service, de prendre en considération
une idée qui, vue d'en bas, permettrait aux commanditaires de
ce dernier d'économiser radicalement l'argent public, tout en
protégeant à peu de frais un des joyaux du patrimoine paysager
de l'Argoat (par quelques panneaux et tachymètres lumi-
neux judicieusement placés), un site dont le pouvoir de séduction
s'exerce depuis toujours sur les automobilistes qui le découvrent
de la N 164 actuelle elle-même ?

Cela dit, on ne pourra pas reprocher aux rédacteurs du dossier
consultable en mairie jusqu'au 12 février pour la présente concertation
publique, on ne pourra en aucune manière leur reprocher d'avoir
menti par omission de nombre des dommages que produiront inévitable-
ment — quelle que soit la Variante finale choisie — les tra-
vaux d'aménagement à 2 fois 2 voies de la RN 164 actuelle sur et
autour de la Vallée du Poulancre !

En effet, la question supplémentaire des voies d'accès des engins
de terrassement au chantier y est abordée en toutes lettres, avec celle
de l'emplacement (« qui reste à déterminer ») du stockage des
déblais, des rochers et autres matériaux destinés aux remblais
définitifs, pendant les travaux. Tout cela est indéniablement écrit
dans le dossier, vers la fin, après ou entre les photomontages idylli-
ques et les images panoramiques de synthèse (lumineuses mais abstraite-
tes — nous allons revenir sur ce dernier point), tout cela est écrit, mais
ne figure sur aucun des photomontages, sur aucune des images panoramiques
de synthèse projetées mercredi soir 27 janvier. Or l'argumentation
du Maître d'œuvre qui conduisait la dite réunion publique de concer-
tation se réduisit, après le rappel des décisions déjà prises par la Région
et l'Etat, à un commentaire de ces photomontages et des images (ou
fragments de film) panoramiques de synthèse.

Le diable (le malentendu) se cachant toujours, on le sait, dans
les détails (en l'occurrence, ceux de la communication), nous voilà
autorisés à reprendre notre question initiale, la question de savoir
pourquoi (pour quelles raisons) et comment le support concret (le dossier)
de la concertation a bien pu susciter dans le public autant de désarroi
et de craintes ce soir du mercredi 27 janvier, mais cette fois-ci, ce
sera pour formuler une hypothèse qui nous permettra d'y répondre sans
sortir de son cadre initial, et sans oublier de fournir une dernière
réponse qui, celle-là s'y inscrit explicitement, rigoureusement, sans
rien des réserves détaillées au long de ces pages.

Mon hypothèse = c'est la discordance patente, mais muette, car
non thématisée par leur auteur, entre ces deux types de message, entre
leurs tonalités respectives parfaitement contradictoires : les simulacres
visuels esthétiquement plaisants d'un côté (une végétation estivale
lumineuse, une route ensoleillée, une tonalité d'ensemble optimiste,
rassurante), et de l'autre, les estimations réalistes instruites par
les connaissances théoriques (scientifiques) et l'expérience professionnelle

(technique) des ingénieurs spécialistes (TP), rédacteurs, sur ce point irréprochables du dossier, c'est le hiatus (l'espace, l'écart) énorme qui, d'un point de vue logique, disjoint ces deux types (ou modes) antinomiques de communication — antinomiques, c'est-à-dire obéissant, chacun pour sa part, à des règles de fonctionnement qui sont incompatibles ~~avec~~ avec celles qui ~~exigent~~ exigissent l'autre, qui excluent celles de l'autre), c'est l'écart vertigineux entre ces deux types (ou modes) de communication antinomiques, c'est l'écart logique irréductible entre ces deux types (ou modes) de communication, et qui se trouvent simplement juxtaposés dans le dossier qui retient ici notre attention, c'est cet écart qui en effet contraint notre esprit à tenter de réduire l'hétérogénéité radicale du message (celle de l'ensemble du dossier proposé à la concertation), son aspect paradoxal, par une synthèse fort possible, car logiquement impossible, donc fatalement vouée à l'échec.

Dit autrement : le dossier en question met son lecteur devant une distorsion de ses modes d'exposition qui est si scabreuse qu'elle décourage d'emblée l'esprit de tenter de la réduire par un effort supplémentaire de réflexion et de compréhension. C'est là un mode d'intimidation intellectuelle qui peut être très efficace quand il est utilisé en toute connaissance de cause pour « faire passer » un message, mais un mode de communication défectueux susceptible de provoquer un trouble et un malaise vite perceptible chez son destinataire, quand son agent est de bonne foi, comme l'est le maître d'œuvre rédacteur du dossier et conducteur de la réunion de concertation Mercredi soir 27 Janvier.

Ce mode de communication oblige en effet l'esprit du (ou des) destinataire(s) de l'information que véhicule le message, à opérer ce qui, pour ma part, me semble être une sorte de synthèse disjonctive laquelle opération intellectuelle est, par définition (a priori, c'est-à-dire logiquement) impossible à réaliser, donc fatalement décevante et frustrante. De là, probablement — ce qui confirme la plausibilité de mon hypothèse — le malaise du public thirois confronté soudain à la résurgence d'un dossier dont la présentation offre aujourd'hui à un examen un peu attentif un mode de communication défectueux car oblitère par cette synthèse disjonctive dont nous venons de décrire le fonctionnement. Ainsi s'explique et devient compréhensible ce malaise qui ne trouve d'autre moyen pour s'exprimer que le silence de plomb sur lequel se conclut la concertation proprement

dite du 27 Janvier.

La « concertation publique » actuelle, qui se termine le 12 février prochain, ne serait-elle que le gant de velours dans lequel la main de fer de l'Etat aurait habillé son étreinte ?

Si les commanditaires du projet ne « peuvent » pas (ou ne veulent pas ? — mais c'est là, bien sûr, une autre question ...) revenir sur leur décision initiale, alors, mais alors seulement, le choix de la Variante Nord serait le moins coûteux sur les plans humain et financier.

Mais, encore une fois, est-ce trop demander aux représentants de l'Etat et de la Région que de les supplier de desserrer un peu l'étreinte, à terme mortelle pour l'Île-et-Vilaine, de l'Aménagement de la RN 164 en voie rapide dans son secteur ?

Jean-Jacques PATOT
Retraité

M. J. Bertho Marie Suzanne et Francis
Eurlan
M. J. de Bretagne

Non à la VARIANTE NORD ! Pourquoi ?

Cette variante Nord : par quelle magie est-elle sortie du chapeau de la DREAL

Le remembrement des terres agricoles (1955/1960) a effacé le bocage breton pour développer une agriculture dynamique et mécanisée. Aujourd'hui, par la mise à 2x2 voies de la 164, une volonté politique, les maîtres-mots « sécurité - rapidité - efficacité » viennent démanteler les grandes parcelles créées et nécessaires aux exploitants, aux éleveurs, afin de répondre aux normes exigeantes d'une agriculture moderne et de plus en plus mécanisée.

Il n'y a pas de milieu rural !!!
Sur ce tracé Nord, les exploitants sont touchés en plein cœur de

leur vie active, par la prise d'hectares, outil central de leur activité.
Deux habitations principales, deux sièges d'exploitation et bâtiments d'élevage
sont aussi visés en plein cœur: proximité immédiate de cette Variante Nord.
Ce même tracé va couper en diagonale nombre de parcelles. Route
diagonale est incompatible avec la pratique culturale d'aujourd'hui.
Pas de réserves sur la commune. Et l'actualité nous fait prendre
conscience des difficultés de notre bassin agricole: surface totale
agricole impactée: de 52,31 à 53 ha 71!

Derrière notre habitation principale, la terre a une histoire:
- toujours familiale et exploitée par le GAEC Le Sergent
- reconnue pour sa qualité de rendement: le classement des
terres impactées par la Variante Nord est supérieur à celles de la
Variante Sud
- valorisée par l'exposition plein Sud
- une pente drainant des sources; des problèmes récurrents
d'écoulement des eaux (CD35 - Voie Verte), voire zone de catas-
trophe naturelle (vérifiez en Préfecture!)
Et lors, comment ne pas réagir, s'interroger sur l'avenir, quand
nous entendons les représentants de ce projet déclamer:

1. d'abord, "nous" choisissons le tracé
2. dans un second temps, "nous" peaufinons, réajustons: études
hydrologiques... bassins de rétention... déblais... talus... murets...

Quelle aberration cette Variante Nord
De plus, nous nous interrogeons sur l'accès à la parcelle ZC n°58,
chemin d'exploitation n°5, où nous coupons du bois de chauffage. Rappelons
qu'à l'origine la surface boisée était de 2 ha 80; à ce jour il en resterait: 63ares

Ce tracé Nord va aussi concourir à un isolement certain et irréversible
de l'Île de Bretagne. Les responsables communaux ont à cœur de redynamiser
le Centre-Bourg: et avec ce tracé, adieu la vitalité liée au passage du Tour de
France, à l'Abel 2015 du lac de Quéléidan.

Et l'heure où les commerces vont et viennent... où des services se
réduisent... où les emplois se font instables, comment un tracé qui ignore
une commune rurale peut-il répondre à "l'objectif majeur d'un
plan Etat/Région: améliorer l'accessibilité et le développement
du Centre Bretagne"?

Sommes-nous voués à disparaître pour privilégier "des camions"?!
Allez faire un tour du côté de Gouarec... de Saint-Paradec!
Nous ne voulons pas de ce type de "ville-morte"!

Il est aussi primordial de ne pas occulter la zone artisanale de

Quergadic, bassin d'emplois divers, encore plus conséquent que
celui de Boulhove!

Indispensable encore de défendre la pérennité de notre patrimoine
paysager comme historique tant à l'Île qu'à St Guen! et proximité
de ce tracé Nord "les Jardins du Botrain" classés Jardin Remarquable.
Au parcours à 18 thèmes, il faut mettre en exergue: le menhir, le fruit (18^{es})
le rucher (18^{es}) en pierre, unique en Europe.

Ce tracé doit épouser le tracé actuel de la 164. Sinon
il faut dénoncer le gaspillage d'argent public: dépenses
(2007/2008) pour acquis de tous cultivables, bois, de 2 habitations
principales (... quel délabrement depuis!...) ayant entraîné l'ex-
propriation des familles.

Ces acquisitions actées sont totalement exclues par la Variante Nord
et Pont-Quémer, elles libèrent un vaste espace.

Donc, le carrefour actuel de Pont-Quémer présente
une surface suffisamment étendue pour n'envisager qu'un
SEUL ROND-POINT passant sous la 2x2 voies.

Pour M^{me} David Bertho et Valère Marie Suzanne et Francis Bertho

F Bertho
Bertho

F Bertho
Bertho

Pour M^{me} Sofiane et Laurent Dreptin

F Bertho
Bertho

GAEL LE SERGEANT

Antun,

22 530 Île de Buhayix

Nous refusons le projet Nord car l'avenir
de notre exploitation est en danger. Nous avons un
élevage de Porcs avec une fabrique d'aliments

Le projet cause le parcelaire. Si nous
perdons des hectares de terre, le plan d'épandage
est remis en question et donc l'élevage de Porcs
Et nous venons de réaliser de gros travaux

de mises aux normes cubes de fonds investissements

De plus nous avons besoin de céréales pour nourrir les animaux. Dans ce contexte économique difficile dans le monde agricole nous n'avons pas le choix à l'encre.

L'avenir de l'exploitation est compromis et donc l'installation d'un jeune nous neveu suit des études agricoles - il est en BTS agriculture - Productions végétales avec pour projet de s'installer sur la ferme quand nous prendrons notre retraite

Nous pensons qu'il faut tenir compte des acquisitions de terres et de maisons déjà réalisées par l'état.

Enfin, il est normal que chacun défende son bien mais le projet de la 4 Voies existe depuis des dizaines d'années.

Les riverains dans la zone Sud de Cuntun Nuybain et Pont Quémén ont réalisé des achats, des aménagements ou des constructions de maisons en toute connaissance de cause

L'aménagement sur place ayant été abandonné la 4 Voies est éloignée du village.

Au Sud, un seul sond point sous la 4 Voies suffit

GAEC LE SERGENT

Le Sergent Jacqueline

Le Sergent

LE SERGENT André

Le Sergent

Photos sur la page suivante

GAEC LE SERGENT Suite

Voici un aperçu des terres agricoles situées sur le tracé nord. Ce sont des terres à fort potentiel et adaptées aux méthodes culturales d'aujourd'hui



Il faut préserver le foncier

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016



REGISTRE N° 2



**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 18 janvier 2016 au 12 février 2016 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.

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin
Kermur
22530 Mûr de Bretagne
port : 06 33 49 08 30
email : tom-tom_22@hotmail.fr



Bonjour,

Je suis Olivier Lavenant, 32 ans, exploitant agricole au lieu dit Kermur, en Mûr de Bretagne. C'est également notre domicile avec ma conjointe, Maud Bachelot-Hourdin et nos deux enfants de 20 et 6 mois.

Je suis jeune agriculteur, installé en production laitière depuis 6 ans, après le départ en retraite de mes parents. Mon exploitation compte 66 ha de Surface Agricole Utile (SAU), pour 55 vaches laitières et la suite pour une production de 300000 l de lait. Mon système d'alimentation est basé sur le pâturage, et valorise pleinement les 42 ha accessibles du siège d'exploitation. Le reste des terres est à quelques kilomètres de distance et est plutôt destiné aux cultures de ventes.

Les études de voie rapide sur la N164 sont anciennes et je les avais pleinement intégrées à mon projet. Je perdais certes de la surface, mais l'emplacement prévu ne changeait pas la structure de l'exploitation et l'accessibilité aux différentes parcelles. Cela pris en compte, j'ai investi dans la construction de bâtiments d'élevage (stabulation vaches laitières, adaptée à mon système de production), le projet est aujourd'hui finalisé et une salle de traite adjacente est en cours de construction. Montant global : 235000 euros.

Les différentes variantes aujourd'hui proposées pour la mise en 2 x 2 voies de la nationale 164 remettent en cause la pérennité de mon exploitation et les tracés proposés sont plus près de la maison d'habitation ce qui induira des nuisances sonores importantes et une dépréciation de notre bien.

Pour information, notre maison est en travaux de rénovation avec une première phase presque finie dont le montant s'élève à près de 90000€ (d'autres vont suivre) en plus du montant d'achat de 140000€.

Quel que soit le tracé proposé, les parcelles situées de l'autre côté des projets ne seront plus accessibles à mes animaux. Il ne me restera que 14 hectares accessibles sur 42 (soit 66% de pertes).

Le système de mon exploitation est totalement remis en cause par la déstructuration parcellaire.

Les conséquences économiques sont énormes : hausse du coût alimentaire, hausse des charges de structures (investissement dans des stockages de fourrages, du matériel inadapté aux cultures nécessaires, stockage et épandage des effluents, temps de travail quotidien....) le chiffrage de ces conséquences atteint plusieurs dizaines de milliers d'euros par an. Pour exemple, la simple hausse du coût alimentaire de 40 €/1000 litres (aujourd'hui de 65, au lieu de 105 en moyenne) atteint une somme de 12000€ annuelle.

Les solutions qui se posent à moi sont limitées. Étant coincé entre une départementale et une 4 voies sur deux côtés et par une vallée de l'autre, 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 D 767 me permettant de passer mes bovins ne me convient pas pour

deux raisons :

- cela induirait un trajet rallongé de 500 m, 4 fois par jour pour atteindre les parcelles sus citées.
- ce passage débouche au sud du carrefour sur une parcelle de la commune qui m'est simplement prêtée pour entretien. Je n'ai donc aucune sécurité sur l'avenir de cet accès.

Le développement de l'exploitation est donc impossible à moyen et long terme.

Tous ces éléments mis bout à bout, la question de notre délocalisation totale avec toutes les indemnités dues se posent sérieusement pour vos services.

Une solution simple est possible : déplacer l'échangeur d'environ 250 mètres à l'Est, plus ou moins à l'endroit prévu dans le projet précédent de 1997. Quelques petits aménagements (hoviduc) me permettraient ainsi de maintenir la structure de mon exploitation, son accessibilité, et donc son avenir et celui de ma famille.

Ce décalage n'empiète pas plus sur les zones humides, ni sur les habitats d'animaux protégés que les projets proposés. De même, il n'induit que peu de pertes supplémentaires pour mes voisins, et aucune qui ne puisse être compensée par un simple aménagement foncier.

Quelque soit le tracé choisi, la surface imputée est quasi similaire et c'est bien la position de l'échangeur et la scission de mon parcellaire qui est la clé de la survie de mon exploitation.

Il me semble dommageable de mettre en péril une exploitation de type herbagère qui se porte bien, même dans les conditions actuelles, particulièrement difficiles.

Cordialement,

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin

M^r Georgeais Simon
Coët-Nohem. Braz
22530 Muir-de-Bretagne

Je tiens à manifester mon opposition au tracé Nord de la
mise en 2x2 voies de la 164

J'ai passé mon enfance et vacances chez mes grands parents,
mon oncle et ma tante à la ferme de Curlan à Muir. Très vite, j'ai
été passionné par le milieu agricole. Je suis donc des études agricoles:
BTS agronomie et productions végétales.

J'aimerais reprendre l'exploitation familiale au lieu dit
Curlan mais le projet Nord remet en cause mon installation car
aujourd'hui le foncier est primordial dans la réussite d'une
exploitation agricole.

Pas de terre = Pas d'avenir en agriculture.

M^{me} Le Sergent Hoëlla
Curlan

Muir de Bretagne
exploitant agricole en retraite

Je m'oppose au tracé Nord car les conséquences
sur ma famille sont un désastre.

Le projet Nord, l'absence des maisons et l'habitation
de deux de mes enfants, il met en péril l'exploitation
agricole au point de vue foncier et pour l'élevage
mais plus encore il met en cause le avenir de mon
petit fils, Simon qui projette de s'installer sur
l'exploitation familiale dans quelques années.

M^{me} Le Sergent

M^r Le Sergent André
Kerlonalène
22530 Muir de Bretagne

Je suis contre le tracé Nord car il passe à
proximité de mon habitation.
Il n'a jamais été question d'un tracé Nord et il
n'a jamais y trois ans j'ai entièrement renové ma maison.
Je fais partie du GAEC le SERGENT et ce tracé
va détruire nos terres, et notre élevage de Porcs.
Je ne peux pas perdre à la fois mon exploitation
et ma maison.
Le Sergent André

M^{me} Le Pôlier Valérie
Le Henneur
22530 Muir de Bretagne

Je suis contre le Tracé Nord car lorsque nous avons
acheté notre maison il n'avait jamais été question
d'avoir une 2x2 voies près de chez nous.

Ce tracé va engendrer une grosse perte pour les
2 exploitations situées sur ce tracé Nord alors que
le tracé mixte ou Sud cela serait réparti sur
8 voir 9 exploitations agricoles.

Le tracé mixte ou Sud développera beaucoup plus
la commune de Muir point de vue économique,
industries, commerces, restauration, tourisme.

M^{me} Le Pôlier Valérie

Mme LE SERGENT Jacqueline
LE Bas de la Ponde
22 530 Mur de Bretagne

Je m'oppose au tracé Nord car il
passe tout près de mon habitation que j'occupe
seulement depuis 8 ans
10 ans et on ne m'a jamais parlé d'un projet de
route dans cette zone.

De plus ce tracé sépare mon
habitation de mon exploitation agricole toute
proche (CARRÉ LE SERGENT) dont je suis propriétaire
et où je travaille tous les jours.

Ce tracé met aussi en danger mon
avenir professionnel puisque le grade de
Sergent est directement impacté par le
projet Nord.

Ce tracé est une double peine
puisque nous avons deux maisons d'habitation
et notre outil de travail mis en péril.

C'est beaucoup trop pour une même
famille.

Alors non au projet Nord

Le Sergent

Le Potier Pierre
Le Hamman
22530 Mur de Bretagne

Non au tracé Nord!!!

- 1) Je sais que nous sommes un pays riche
Mais d'utiliser les Ponds déjà acquis par l'état
(Mairies - Garages - Parc agricole)
- 2) La réaffectation des Ponds devraient mieux servir
sur le tracé Sud au Nivert.
- 3) Quand nous avons acheté il y a 20 ans - On ne savait
pas du tracé Nord,
ce n'est pas le cas. Jeun les gens de ce pays
Pont Guenne qui ont investi en Ponds de la 163
ils devaient servir à quoi dans l'avenir
C'est moi semble que la 163 était là avant eux!!!
- 4) Le tracé Sud au Nivert concerne des entreprises
dans la Z.A. de Guergadic, le tracé Nord c'est la mort!!!
emploi en péril



Yomieu le Buis Maurice
Kutobin NWR. NE 134m

Le projet RN 164 sur le secteur central
Kutobin Pont qu'émer en zone d'habitations
n'est pas acceptable. Une route en 242 Voies
en surplomb de 6 mètres à une courte
distance de chez moi 25 mètres fait
qu'il ne sera plus possible de vivre
normalement de plus mes biens vont
perdre de leur valeur.

Alors que le passage sur le Nord
est plus simple - plus avantageux et
plus coûteux -

nous avons dans le projet une
ligne électrique souterraine - une ligne
avec boîtiers téléphoniques - le service
d'eau de la ville qui s'étend à
ceul an tout cela est en l'accomplissement
sur route de la localité ainsi que
la fibre optique.

B. Buis

Hareel Portus Propriétaire
Je suis contre le Traic Nord -

Propriétaire d'une parcelle de terre
Classée en T1, T2, T3, Exposé (Pau sud / au solal)
Préconisée pour les cultures de céréales pour de
bon rendement.

Dans ce Traic une parcelle est traversée
dans le sens de la largeur en diagonale pour
adapté à la mécanisation agricole actuelle
quel que soit.

Revenons sur la RN 164 une chose
me chiffonne ! Il ya quelques Années des
maisons ont été achetées les propriétaires priés
de les quitter, des terres achetées aussi.
Ces acquisitions faites par l'état
donne nos impôts.

Le Traic Nord l'est l'oubli total
du travail de Har avec toutes ses activités
et les emplois qui vont avec.


Pont qu'émer fait en -



Mais seul Paul-Paint serait suffisant,
Maire sous la quatre voies, donc gain de place.

C'est une disposition courante sur
de nombreux Paul-Paint dans le
Département 22.

Je suis contre le tracé Nord.
La Terre aux Agriculteurs

| | | |
|-------------|--------|---|
| Harcel | Bertho |  |
| Jackie | Bertho | |
| Friederique | Bertho | |
| | | |

Monsieur et Mme Edy Jean-Claude
Pont Quemer
Yur de Bretagne

Résident au village de Pont Quemer, Proche
du Carrefour RN 164, le projet sud et l'axe
se rapproche de notre habitation.

La Proximité des Ouvrages giratoires et voies
en surélévations, nous inquiète.
La dépréciation de nos biens ne sera pas indemnisée.

C'est pourquoi, nous demandons le tracé nord
qui est plus court, moins coûteux, moins nuisances
pour les villages Pont Quemer, Eurlan, Kerbotin
et pour les murs.

Edy



M. et Mme Michel JEGO
Kerbohin
22530 Hur de Bretagne

Le 14 février 2016

Pourquoi veut-on cette nouvelle voie en Côte Bretagne?
Pour son développement, son désenclavement, raccourcir
le temps de parcours.

Le tracé NORD répond parfaitement à ces impératifs.
La ligne droite a toujours été le chemin le plus
court pour se rendre d'un point à un autre.
Ce tracé est logique, il assure une bonne
rentabilité économique dans le temps avec à la
clé, une réduction de gaz à effet de serre, allant
dans le sens des directives COP21. Ce projet est
moins coûteux de quatre millions d'euros. Cette
économie permettrait peut-être la réalisation d'un
demi-échangeur réclamé par Laurel. Le projet coupe
les parcelles agricoles mais au sud aussi.

Dans ce cas, il ne faut pas faire cette route
et laisser tranquille les Hurais qui y sont installés
depuis plusieurs générations.

Pour notre cas et celle des voisins, les tracés Sud
et Mixte sont inacceptables. Une 2x2 voies passant
à vingt cinq mètres avec un surplomb de 6 mètres
devant une propriété voisine, à 45 50 mètres avec
le même surplomb au niveau de chez nous, des
giratoires placés à proximité des habitations, une
voie transversale passant au pignon de notre
maison.

Que restera-t-il du lien vivre à Hur de Bretagne?
Le mieux ne serait-il pas de faire nos valises?

La voie de desserte avec ses giratoires et la voie
transversale, complique l'accès vers la partie
sud de Curlan, ZA de Guergadic et l'accès vers
l'échangeur du Coët Prat.

Concernant l'éventuelle contournante Sud de Hur,
la réalisation d'un échangeur à Post-Quémener
permettant l'accès direct aux voies Sud ou Mixte

semble difficilement réalisable. Ces projets ne sont
pas intéressants aux vues des enjeux sur le milieu
humain aux villages de Post-Quémener, Kerbohin et
Curlan. La coupure de la partie Est de Hur avec
l'agglomération est inacceptable.

Les tracés Sud et Mixte ne valorisent pas plus que
le NORD le bourg de Hur de Bretagne: seul quelques
maisons et le clocher émergent, le reste masqué
par un rideau d'arbres.

La zone de Guergadic apparaît qui à travers la
végétation alors que le NORD offre un panorama
sur l'ensemble de la zone.

La consommation des terres agricoles est l'une des
problématiques de ce projet. La constitution de réserves
foncières est capitale. Des exploitations agricoles, sans
preneur pour cause retraite, vont se libérer dans
trois à sept ans sur le secteur Est de Hur de Bretagne
et St Guen, permettront avantageusement de compenser
ces pertes.

Il faut que l'intérêt général prime avant tout
sur l'intérêt privé et que les Hurais qui subissent
une dépréciation de leurs biens soient indemnisés
à la hauteur du préjudice sans être obligés
d'engager des actions judiciaires.

Cette voie doit être une réussite. C'est une réalisation
qui engagera l'avenir pour des décennies.

M. JEGO
Mme JEGO

M. R. LAVENANT Michel
4 rue de la Porte d'en Bas
22530 Mur de Bretagne

Dans le projet de 2015 de la mise à 2x2 voies
de la Nationale 164 Bis je souhaiterais que
l'échangeur de Taul Haug soit repositionné là où
il était prévu dans le précédent projet de 2006.
Les terrains étant déjà acquis par l'Etat et les
sondages réalisés, de façon à préserver le maximum
de terres agricoles accessibles aux vaches laitières. de
M^r Lavenant Olivier jeune élu installé au lieu-dit
Kermur à Mur de Bretagne je demande également de
prendre un accès aux génisses et vaches laitières
aux prairies situées de l'autre côté du tracé de la 164 Bis.

J. Lavenant

Rolland Daniel
Suzan et Guy-Noël
Le Bas de la Grande
22530 Mur de Bretagne

Que d'argent gaspillée pour nous, utiliser
ce qui a déjà été acquis soit en partie
ou en totalité évitant de l'économie
alors nous sommes dans ~~une~~ la période
Restriction et ce n'est que le début
Lorsque une demande de permis pour
un hangar à la ferme en 1979.
Il nous était demandé un toit
en couleur. puis ensuite pour le
goudailler en 88 de même pour nous plus
= Zone sensible, zone protégée ^{coûteux}
Et quand on voit maintenant ce
tracé c'est loin d'être protégée
= Nous sommes impactés dans les terres
au niveau du face de la maison à
Jacqueline Le Sergent
Suzan Rolland

EARL BERTHO Stéphane
TREFEUT
22530 MUR de Bretagne

Le projet de la RN 164 impacte directement 2 hectares de ma exploitation et d'autre part il restera 2,5 ha au dessus du projet qui seront inexploitable car trop de pente pour les cultiver. Aucun échange possible car cette parcelle se trouvera encerclée par le bois au dessus et la route en dessous.

A l'époque du premier projet, un boisement avait été envisagé, ~~pas~~ et aujourd'hui ?

L'impact final serait alors de 4,5 hectares. Le 6 Février 2015, la SAFER a exercé le droit de préemption pour une surface de 4 hectares 89 à environ 500 mètres du projet de la RN 164 et à 800 mètres de ma exploitation.

La préemption de la SAFER avait pour motifs particuliers une demande de compensation foncière de la part d'exploitations agricoles devant subir des emprises foncières liées à la mise en 2 x 2 voies de la RN 164.

Que devient cette réserve foncière ?

La DREAL ne semble pas s'intéresser au devenir de cette réserve foncière préemptée par la SAFER. L'état et la DREAL doivent davantage s'impliquer pour les compensations foncières.

Monsieur QUERO Gérard, domicilié 54 rue des ardoisiers à Mur de Bretagne et exploitant la ferme de Rossulic située au Nord de la RN 164. Bâtiments et terres entourent les maisons de Pont Dom Jean.

L'une de mes parcelles se trouve au Sud du projet et sera enclavée par la 2x2 voie. Un autre accès ou un échange de terre devra être prévu, un mandre mal par rapport au projet de voie de desserte (variante Sud). En effet, cette dernière prendrait place sur la voie communale existante desservant actuellement l'exploitation. Il s'agirait de six mille véhicules par jour pendant le temps des travaux, puis de cinq à six cent véhicules par jour en permanence la vallée de Poulancure à l'échangeur de Toulange.

Cette proposition est inconcevable au milieu de l'exploitation tant pour la proximité des bâtiments que pour le déplacement des animaux de la ferme laitière, puisque les pâturages sont situés de part et d'autre de cette route.

La circulation des engins agricoles et des camions qui viennent à la ferme s'en trouverait aussi très perturbée et deviendrait même dangereuse.

A cinquante-huit ans je pense à la transmission de mon exploitation qui comprend un bâtiment pour vaches laitières et génisses. Ces installations répondent aux normes environnementales et ont un potentiel pour évoluer vers la vente en circuit court. Ce projet de voie de substitution rebuterait les candidats susceptibles d'être intéressés par la ferme. De plus, l'emprise de surface réduirait le plan d'épandage entraînant la réduction de la production laitière.

N'oublions pas que le très beau site de Pont Dom Jean permet l'épanouissement de la faune et de la flore et qu'il est fréquenté par de nombreux randonneurs. La destruction de cet endroit engendrerait l'élimination de nombreux arbres tout au long de cette voie, ainsi qu'une pollution due aux résidus d'huile et de gazole à proximité de la rivière de Poulancure et du ruisseau de Rossulic.

Pour conclure, j'exprime mon opposition quant à la réalisation de la variante Sud, sachant qu'il existe d'autres possibilités. Effectivement, des surfaces ont été acquises dans le bois dit "de la parole" ainsi que dans mes parcelles longeant l'actuelle RN 164 (côté droit à partir de la route de Saint Gilles Vieux Marché en direction de Rostrenec). Curieusement, ces terrains déjà achetés par les domaines ne sont pas utilisés dans les variantes proposées.


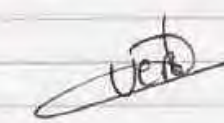
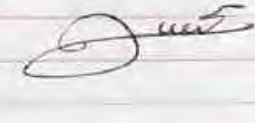
Dans les deux autres variantes (Nord et Mixte), le site de Goléron reste dans l'état. Il serait

l'état. Il serait judicieux d'y envisager une aire de repos pour inciter les usagers à s'y arrêter et les inviter par des panneaux d'informations, à découvrir les communes environnantes et leur patrimoine. L'objectif étant de continuer à faire vivre nos villages.

Danielle et Gérard Queiro



Paul Yonick, Elodie et Klerie QUERO

M^{lle} LIVENANT Loïc
Kerquillances
Ile de Bretagne.

Quel que soit le tracé retenu des Terres agricoles disparaissent. 15 agriculteurs au moins ont des Terres de chaque côté de la route. Je pense qu'il est indispensable d'optimiser cet aménagement de la 166 pour faire un aménagement foncier afin d'améliorer les exploitations existantes et regrouper les parcelles à côté des sièges d'exploitation.

Loïc Livenant



Le DROGFF Jean Yves et Martine
propriétaire des terres de la ferme du
Botrain.

Nous nous opposons à la Variante Nord - la variante Nord a un gros impact sur les exploitations - alors que la Sud aurait un impact moindre sur plusieurs exploitations.

L'échangeur situé au Coët-Prat nous impacte sérieusement.

Les parcelles mal découpées de la Variante Nord laissent les terres inaccessibles à l'exploitation - et qui rendent impossible l'accès à la terre via l'élevage laitier - et des terres inexploitable.

- diminution de la surface d'herbage située proche du siège d'exploitation - le projet Sud serait plus judicieux pour agrandir la zone artisanale de Quilquadié.

A prendre en compte la situation familiale d'un couple de jeunes agriculteurs qui viennent de s'installer - avec une exploitation mise aux normes avec des investissements importants.

merci de votre compréhension



M. Bouffart Jean-Yves
Kerquival d'Er Dreut
22530 Mur de Bretagne

Je soussigné Monsieur Bouffart Jean-Yves
persiste à contester le tracé sud et mixte de la 2
voies 2 voies A.M.T.B. Plusieurs raisons à cela.

grande emprise sur les parcelles.

- nécessité du plan d'épandage.
 - Proximité des Bâtiments d'habitations (demande Permis
Pour 5 logements locatifs) →
 - Bâtiments d'élevages stockage de céréales et
fourrages
 - Coût de la Pasturation, car la ligne droite reste
le plus court chemin pour aller d'un point
à un autre et ici ce n'est pas le cas
nous sommes en l'absence du plus long
 - un Parc éolien étant aussi en projet il
y a une incompatibilité avec cette variante sud
- restant à votre disposition recevez Monsieur Mes
salutations distinguées

Association R.N. 164. Mur de Bretagne
Président Michel JEAN
Merbois
22530 Mur de Bretagne

à

D REAL

Mesdames, Messieurs,

Nous soussignés, habitant.e.s et riverain.e.s du
village de Curlan et des environs en Mur de Bretagne,
faisant connaître notre contribution constructive à la
réalisation des travaux de la mise 2x2 voies de la R.N. 164.

Il convient en premier lieu de rappeler que les
procédures antérieures, engagées il y a deux décennies,
en vue de la réalisation de ce projet, furent conduites
à l'époque selon les règles qui ne privilégiaient
pas l'association et trait de la population à la
concertation. Ainsi, peu de riverains du village
de Curlan avaient eu connaissance du tracé retenu,
tracé à partir duquel furent engagées les
acquisitions foncières. Il n'est pas moins vrai
que cet argument n'est pas opposable du point
de vue de l'utilité publique du projet car, d'une
part, ces réserves ne résultent pas de concertation
telles qu'elles se pratiquent aujourd'hui et, d'autre
part, celui-ci n'est pas non plus le moins
consommateur d'espace.

En terme d'analyse des avantages et inconvénients de
deux scénarios envisagés, l'hypothèse de la variante
mixte paraît au droit de Curlan et celle de la

variante nord présentent toute deux une bonne manière de répondre aux enjeux environnementaux liés au franchissement du Paulaner tout en s'inscrivant dans l'enveloppe financière (100 ME) prévue pour le projet.

La variante mixte du point de vue de son impact sur les habitations de Curlan et Kébabin, sur la valeur de ces propriétés et sur leur isolement du bourg de Hér de Bretagne impacte un plus grand nombre de personnes et de familles. Cette variante est plus défavorable pour l'enjeu humain en passant près de Port-Quema et en isolant Curlan du reste de la commune de Hér de Bretagne.

En termes de consommation de terres agricoles, la variante nord est moins consommatrice d'espaces et s'il est vrai qu'il conviendrait de prévoir des mesures d'accompagnement pour les exploitations impactées et en particulier pour les deux exploitations les plus touchées, cela sera aussi le cas pour la variante mixte impactant particulièrement Curlan. En outre, cette variante aurait plus d'impact sur le paysage car elle marquerait le secteur de la vallée de St Guen.

En termes d'économies, il apparaît ainsi que la variante nord serait la moins chère et la moins consommatrice d'espace tandis que la variante mixte, la plus impactante pour Curlan serait plus complexe, plus impactante au plan visuel et nécessiterait un passage dans le secteur vallonné au sud de la zone d'activités de Guéguade.

En tenant compte des enjeux humains dans le secteur de Curlan, et en considérant que les dommages agricoles devant pouvoir être traités par les dispositions nécessaires (comme des échanges fonciers et aménagement foncier) la variante nord présente aussi un avantage incontestable.

A partir de ces critères objectifs ci-dessus rappelés, nous nous prononçons en faveur du scénario « NORD » en s'assurant du souhait d'une prise en compte

particulière des incidences de ce tracé sur les deux exploitations impactées.

Dans l'attente d'une décision juste, dans l'intérêt de tous, veuillez agréer, Mesdames, Messieurs l'expression de nos sentiments distingués

Fait à Hér de Bretagne le 12 février 2016

LE PRÉSIDENT

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

Suite du registre n° 2

Gaëc de Coët-Drien

M^r Léauté Serge

M^r Léauté Gilles

M^r Léauté Hervé

M^m Léauté Réjane

Coët-Drien 22130 Nîchel Breizh

Mes dames, Messieurs

Déjà touché par le projet initial de la mise en 2x2 voies de la RN169 sur l'exploitation de Bizidel et sur celle de Bokunig. Nous remarquons que le contournement par le Sud de Curlan nous pénalise à nouveau par l'emprise de terres agricoles sur deux parcelles avec des délaissés.

De plus ce projet de variante Sud ou mixte détruit un bâtiment de stockage de céréales d'une surface de 800 m² pouvant contenir plus de 16000 qx pendant 8 à 9 mois de l'année, s'ajoute à cela une plate forme bétonnée de plus de 120 m² où l'on peut stocker notre fumier de bovin pendant l'hiver au dessus d'une fosse à l'isier couverte d'une capacité de 60 m³ pour récupérer les jus.

Ce site comporte également un silo à maïs d'une surface de 150 m² avec des murs en banché d'une hauteur de 1 m 50

Combien de milliers d'euros faudra-t-il pour reconstruire ce site et où ?

C'est pour cela que les quatre associés du Gaëc de Coët-Drien demandent que le passage de la 2x2 voies passe par le nord de Curlan.

Salutations distinguées.

Fait à Nîchel Le 12 Fev 2016.



M et Mme Léauté Gilles
Kerbonalère 22530 Niv de Bretagne

Mesdames, Messieurs

Habitant la maison du calvaire à Kerbonalère depuis plus de vingt ans avec ma famille, ma femme et mes quatre enfants. Le projet de la mise en 2x2 voies de la RN164 par le sud de curtan m'a été annoncé courant l'été 2015.

Ce projet mixte est inadmissible pour nous, un rond point à moins de 30 m côté sud-est de la maison et la futur route surélevée de 5.6 mètres et à moins de 80 mètres de distance côté nord-ouest

Comment peut on imaginer voir un tel projet en face de chez soi.

Pour nous, le projet nord est beaucoup plus logique et nous protège de toutes nuisances sonores et polluantes, et je ne vous parle même pas de la dépréciation de mes biens

C'est pourquoi, je demande que le projet nord soit retenu.

Salutations distinguées

Faud à Niv le 12 Fev 2016

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016



**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 18 janvier 2016 au 12 février 2016 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.



Je suis un habitant de SAINT-CONNEC et par conséquent je ne suis pas au peu concerné par le choix du tracé, malgré tout j'ai lu votre document à propos des différents tracés de la future 2x2 voies de la déviation de Ruis de Bretagne.

Lorsqu'on étudie un peu les cartes avec les différents tracés, on s'aperçoit rapidement que le tracé Nord n'a que des avantages.

Tout d'abord il est plus rectiligne, donc plus court, par ailleurs le nombre d'habitations impactées est largement ^{supérieur} surtout si on élargit le fuseau à 200m de part et d'autre de l'axe de la voie par rapport au tracé Sud-mixte.

Les habitants de Kerbotin et de Curlan subiront des désagréments moindres liés notamment au bruit et à la pollution générés par le trafic.

La déviation Sud-mixte aura le désavantage d'être située au Sud-Sud-Ouest par rapport à ces villages, d'où viennent les vents la plupart des jours de l'année et ils auront l'impression d'être coupés du reste du bourg.

Le tracé Nord est moins onéreux (- 4 millions d'Euros)

Bref il n'y a pas photo, le tracé Nord est indéniablement le meilleur choix.

Pascal Auréjan
dessinateur

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016



**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 18 janvier 2016 au 12 février 2016 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.

RN 164.

Ma préférence va au tracé Nord.

Moins coûteux, plus court, plus respectueux des normes de pollution donc et surtout plus esthétique.

1) Le viaduc en hauteur ne fait penser à celui à la sortie de Carhaix qui enjambe la vallée et surplombe la route Carhaix Gourin. Celui présenté sur la diaporama de la version Nord s'intègre beaucoup mieux dans le paysage que celui plus bas (trop bas bien sûr!) qui est très massif et défigure le paysage.

2) Retombées économiques !!!

- La vie et la mort des entreprises ne dépendent pas des aménagements de route.
- Le Saumon à Poullaën était là avant le Lorent Roscoff et a fermé.
- Inbarmarché base de Rostrenen était là depuis des années et va fermer malgré la nouvelle RN 164.
- A.O.I.P. Guingamp fermé alors que RN 12 modifiée.
- Boscher volailles n'a pas attendu la 2x2!
- A qui est la spécificité de Mûr c'est le OAC et son potentiel touristique. Des panneaux d'animation routière bien conçus et bien installés auraient le même effet que
 - celui de PLEYBEN pour le calvaire (164)
 - celui de Folesmes sur l'autoroute!

3) Aspect humain.

Dechirant de toute façon mais

L'argument selon lequel un maximum de gens touchés est mieux que deux ou trois familles est un peu juste!

Projet initial, projet Nord, projet Sud, projet Mixte.

4 variantes alors pourquoi pas une Nord allongeant un peu le viaduc certes mais supprimant la courbe vers la ferme (quitte à la rapprocher de l'élevage)

La réunion de Mûr était pleine de non-dits et des déclarations dans le presse excluant la variante Nord sont dans une logique qui serait soutenue par les retombées économiques qui selon moi ne viendront pas automatiquement de l'installation de futures entreprises.

PS. Je fréquente cette 164 depuis des dizaines d'années y compris dans son ancien tracé de St Guen alors j'espère après avoir attendu 48 ans que la bonne décision sera prise pour 1 ou 2 siècles.

M^r BERTHO TUGOUAL
M^{me} Bertho Isabelle
Le Bodon -
22530 St Guen.

Le 10 Février 2016.

Notre conclusion, suite à la concertation du 27
Janvier 2016; Nous optons clairement pour le
tracé Sud et Ajoutons :

- L'idée d'un seul pont sur le Pont Quemer nous semble à étudier, les terrains (expropriation) libérés seraient alors logiques et utiles.
- Le tracé Sud desservirait au mieux la zone de Guergadic qui est un pôle d'emploi important.
- Laissons "les Jardins du Botrain" au plus loin de cet axe routier car il est un patrimoine important.
- Le tracé Sud éviterait également "la double peine" faite à M^{me} le Bergeret et M^r Le Drogoff. (outil de travail et bien personnels)
- Il semble également important que l'ur de Bretagne soit le moins isolé possible par le tracé afin de ne pas être dévalorisé économiquement et un tracé Sud serait là encore plus avantageux.



Mairie SAINT-GUEN

De: Jenny Rowlinson [jrowlinson@gmail.com]
Envoyé: vendredi 12 février 2016 11:50
À: Mairie de St Guen
Objet: Concertation publique en complémentaire- Aménagement de RN164 (Carmoise - Caurel)
Fevrier 2016

Bonjour Mr. Dabet,

Ayant reconsidéré les Variantes de routes maintenant proposées par le DREAL après leurs délibérations depuis juillet 2014, nous sommes d'avis qu'une combinaison de la route Variante Sud et la route proposée entre Pont Quemer et le franchissement du Poulancre à côté du carrefour existant au Pont de Goleron- viz. Variante Mixte. Nous apprécions que la conciliation de tout aspects - touristiques, commerciale, agricoles, etc. de la vie des habitants ici est presque impossible, mais cette solution paraît la moins pire! En dépit des modifications au viaduc à l'entrée de la Vallée du Poulancre, il nous concerne que les finitions en pierres locales et les plantations alentour soient le plus possible, harmonisées avec le paysage et les conditions écologiques de ce coin de Centre Bretagne.

Cordialement, Noel et Jenny Rowlinson

Sent from my iPad=

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016



**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 18 janvier 2016 au 12 février 2016 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.



Jean LE GALZ, Président de l'Association ARÉTHÈSE

6 Perhoid eur 22600 St Caradec 0622524518

Photographie des travaux sur la RN164 depuis le mois d'avril 2010

Il y a nécessité à revoir la zone de raccordement provisoire à la RN164 actuelle tel que prévu au plan ci joint.

En effet, j'ai photographié quelques ~~travaux~~ d'accidents au rond point de Colmain qui est mal conçu.

12 février 2016

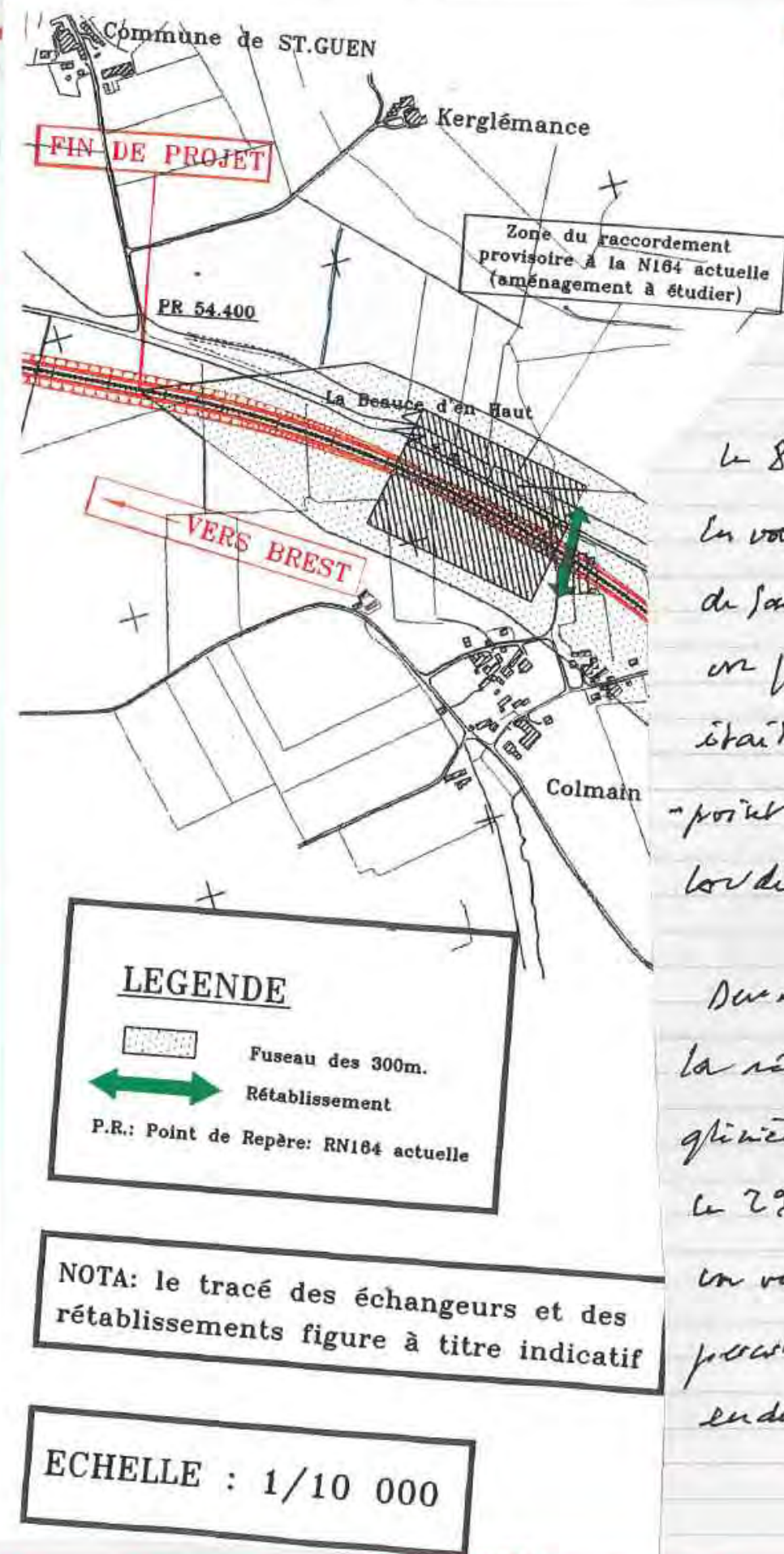
Aujourd'hui le journal Ouest-France signalait un accident mortel à Kernillet (Finistère) Une voiture a traversé en ligne droite un rond point avant de percuter un fourgon arrivant en face, la passagère de la voiture est décédée

Ouest-France du 12/02/2016

Finistère : deux accidents mortels dus au verglas

Les mauvaises conditions météo, verglas et grésil, ont entraîné la mort de deux automobilistes hier matin dans le Finistère. À Plouneventer, une conductrice a perdu le contrôle de son véhicule, qui est parti en tête-à-queue avant de percuter une four-

gonnette dans laquelle se trouvaient deux personnes. La conductrice est décédée. À Kernillet, une voiture a traversé en ligne droite un rond-point avant de percuter un fourgon arrivant en face. La passagère de la voiture est décédée.



2016
Le 8 janvier, après
les travaux de maïze
de Saint-Caradec
un longon blanc
était sur le rond
point Sam. Moriz
Loudiac →

Deux jours après
la réparation des
glaciers par la D.I.R.O
le 29/12/2015
un véhicule
percutait au même
endroit

Le 31 janvier 2013 dimanche soir
 dans le sud londonien Rotherham dort
 4 blessés dont 1 grave (paralysé à vie)
 1 mort 1 accident par sembler

C'est donc avec constance que les automobilistes
 sont victimes de ce rond point mal signalé et
 long.

Je ne connais pas les véhicules qui
 s'en sortent "seuls". Ainsi quelques photos
 prises depuis la mise en service en 2012

le 19/1/2012



Sud Mersy London
 chute de 5 mètres

19/01/2012

quelques accidents de 2012

3 mai 2012



3 mai 2012



juin 2012



12 juin 2012



Remplacement du 29/12/2015

Min en danger
du personnel
de la D1R0



29/12/2016

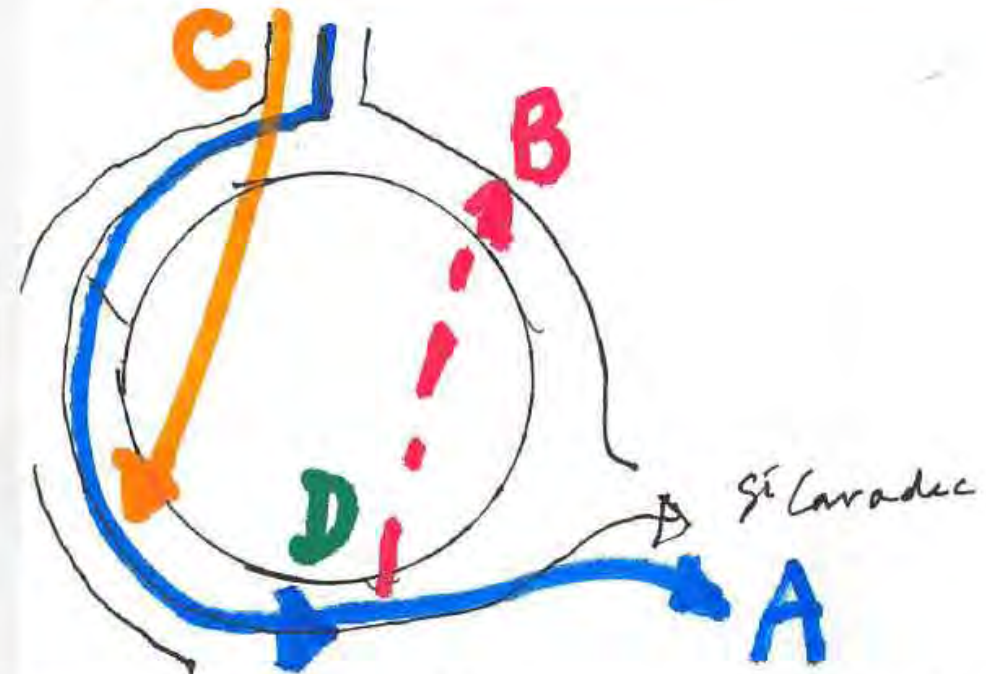
Accident du dimanche 27/12

1 homme de 25 ans
hospitalisé à Kerio

8 pompiers de Lorient sont
intervenus.



29/12/2016



le véhicule A doit faire
un arrêt en D pour
laisser passer le véhicule B
A pourrait être percuté
par C.

pour le moment B et C
traversent le rond point

Association Aréthuse - Association Loi 1901 - J.O. 1995 - page 3517
N° de dossier : 1 / 06798 du 8/08/1995 - Sous-préfecture de Lorient
« Recherches et études historiques » W56 10070 10

Chez Jean Le Gall - 6, Lieu-dit Derhoideux - 22600 Saint-Caradec
jeanlegall@live.fr - 0296250728 - 0622524518.

Jean Le Gall
6, Lieu-dit Derhoideux
22600 Saint-Caradec
06 22 52 45 18
jeanlegall@live.fr

Saint-Caradec, le 5 janvier 2016,

DIRO
District 22
2, avenue du Chalutier sans pitié
CS 30230
22190 PLERIN

A l'attention de M le chef du District

Objet : Accident sur la RN 164 au rond point de Colmain en Saint-Caradec (22)
Référence : Autorisation du 21/4/2010 - IST-DMOI-VG-D

Monsieur le chef du District,

Autorisé par la DREAL (2010) à faire un reportage sur les travaux de la RN 164 (déviation de Saint-Caradec), je dispose d'un fond d'archives photos et vidéo de juillet 2010 à décembre 2015.

J'ai pu constater un nombre important d'accidents au niveau du rond point de Colmain et vu sur place les dégâts occasionnés par les véhicules qui sont passés sur le rond point dans les deux sens.

Dans le sens Mûr-de-Bretagne - Loudéac, l'importance des véhicules qui passent sur le rond point et le dernier accident du 27 décembre 2015, semble indiquer qu'il serait nécessaire d'aménager un ralentissement avec moyens lumineux.

En effet, même si les panneaux sont à la distance « réglementaire », le rond-point est visible à la fin d'une légère montée avec un faible virage à droite.

En tant qu'utilisateur régulier de cette route et témoin des travaux sur la RN 164, je vous remercie des informations que vous pourriez me donner sur le nombre d'accidents et les mesures que vous pourriez apporter à ce problème.

Dans l'attente, recevez Monsieur le Directeur mes salutations les meilleurs.

Jean Le Gall

JEAN LE GALL

Président de l'Association ARÉTHUSE (<http://arethuse.neuf.fr>)

Président de l'association Aréthuse, *Recherches et études historiques*, Jean Le Gall consulte depuis de nombreuses années les archives des services historiques de la défense et administrations diverses. Les archives privées permettent d'ouvrir une page d'histoire telle celle du marin pêcheur du Kléber réquisitionné dans le bataillon des fusiliers marins dès le mois d'août 1914 et tué le 24 septembre 1918 au moulin de Laffaux (Aisne).

Le musée de tradition de l'école des fusiliers marins à Lorient a la garde du drapeau du bataillon de marins qui porte pour l'année 1918, le nom de deux batailles: Hailles (Somme) et le moulin de Laffaux (Aisne). La présente communication retrace partiellement le parcours et le destin de combattants qui avaient peu de chance de survivre aux conditions effroyables des combats. Le nombre de tués, blessés, disparus, intoxiqués, pulvérisés, traumatisés est incalculable.

Pour les 90 ans de la bataille de Verdun, Jean Le Gall a publié ses recherches: *Les soldats ignorés, tués, blessés et disparus de la Grande Guerre. Bataille de Verdun au Mort-Homme et à la cote 304* (©) Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie d'Auray - 2006

Passionné d'histoire, Jean Le Gall est aussi l'auteur

- d'un bâtiment construit entièrement en pierre sèche à Crénénan en Ploërdut (Morbihan) construit du 9 au 19 avril 1996 pour former des personnes aptes à restaurer les voûtes de pierres des caves de la chapelle Notre Dame de Crénénan [Direction technique de Gilles Fichou de Villeveyrac (Hérault)] (©) Aréthuse 1996
- du suivi de 1996 à l'an 2000 des chantiers de restaurations des caves de Crénénan (XIX^e siècle) (©) Aréthuse 2000
- d'un film vidéo « la cave de Crénénan » construction en pierre sèche d'avril 1996 (©) Aréthuse 1997
- du fonds d'archives photos et vidéo de la construction de la pilotine Loire 18 (Architecte naval Didier Marchand) © Aréthuse 2002
- de films vidéo sur les vedettes rapides "à rostre" Loire 18 (pilotine du port de Saint-Nazaire) et Margodig SNS 140 (vedette S.N.S.M. de Loctudy) © Aréthuse 2002
- du catalogue numérique et papier des objets du musée de tradition de l'école navale (©) Ecole navale - février 2004
- de nombreuses études archivistiques dont celles publiées par le centre d'études et de recherches sur l'architecture vernaculaire (CERAV) (<http://www.pierresèche.net>):
 1. 1993 - le pseudo « ermitage de saint Hervé » en Lanrivoaré (Finistère) étude architecturale par Christian Lassure
 2. 1994 - le pseudo « ermitage de saint Hervé » en Lanrivoaré (Finistère) étude archivistique par Jean Le Gall
 3. 1995 - les caves à boissons du pardon de Notre Dame de Crénénan

Responsable de la publication: Claude Le Colleter.
Conception réalisation du bulletin: Yves Cocoual.
Conception réalisation de la couverture: Gaby Le Cam.

Société d'histoire et d'archéologie du Pays de Lorient
Maison des Associations Cité Allende 56100 Lorient
Tél: 02 97 64 67 48 shpl@wanadoo.fr
<http://www.shpl.asso.fr>
Dépôt légal N° 35/97 du 26 novembre 1997 délivré par la
Préfecture du Morbihan - Vannes



Association Aréthuse - Association Loi 1901 - J.O. 1995 - page 3517
N° de dossier : 1 / 06798 du 8/08/1995 - Sous-préfecture de Lorient
« Recherches et études historiques »

Chez Jean Le Gall - 6, Lieu-dit Derhoideux - 22600 Saint-Caradec
jeanlegall@live.fr - 0296250728 - 0622524518.

Jean Le Gall
6, Lieu-dit Dérhoideux
22600 Saint-Caradec
06 22 52 45 18
jeanlegall@live.fr

Saint-Caradec, le 12 ~~février~~ janvier 2016,

URGENT

Enquête publique sur la N 164. Résumé des pages manuscrites.

Références : Photos et articles de presses sur les accidents du rond-point de Colmain

Autorisé de photographier les travaux de la déviation de la RN 164 dans le sud de Saint-Caradec, j'ai relevé les traces de freinages sur la chaussée et des passages sur le rond-point de véhicules terminant leurs courses sur les glissières de sécurité.

19 janvier 2012 - Ainsi, quelques temps après sa mise en service en 2012, Ouest-France signal que le dimanche 19 janvier, un camion a traversé le rond-point pour terminer sa course 5 mètres plus bas. Mise en place d'une déviation, Entreprise de grutage, mobilisation de 5 gendarmes et 5 personnes de la DIRO jusqu'à midi

Selon l'article de Ouest-France, le sénateur Ronan Kerdraon aurait écrit au **Préfet de région** pour évoquer la dangerosité de ce rond-point, O.F. du 11/01/2012.

3 mai 2012 - Des photos d'un véhicule dans les glissières montrent que la tête du chauffeur et celle du passager ont percuté le pare brise. Des traces de passages sur le rond-point sont visibles ainsi que les plots rouges et blancs près des glissières.

12 juin 2012 - traces de passages sur le rond-point et plots rouges et blancs.

23 janvier 2013 - traces de passages sur le rond-point et plots rouges et blancs.

27 décembre 2015 - cet accident mobilise 8 pompiers pour hospitaliser à Kerio un jeune homme de 25 ans.

29 décembre 2015 - remplacement de glissières par du personnel de la DIRO venant de Rennes qui seront percutées quelques jours plus tard.

8 janvier 2016 - Un fourgon est « stationné » au milieu du rond-point vers 20 heures ??

31 janvier 2016 - un véhicule de 4 jeunes sont accidentés, une jeune fille pourrait rester paralysée.

Aujourd'hui 12/02/2016, Ouest-France signal un accident mortel à Kernilis (Finistère), « *une voiture a traversé en ligne droite un rond-point avant de percuter un fourgon arrivant en face. La passagère de la voiture est décédée* ».

Quel est le coût de toutes ces casses humaines, matériels, équipements, véhicules, moyens humains mobilisés?

Il y a URGENCE à compléter le dispositif des feux clignotants qui au vu des derniers accidents ne sont pas suffisants.

Jean LEGALL



Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016



**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 18 janvier 2016 au 12 février 2016 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.

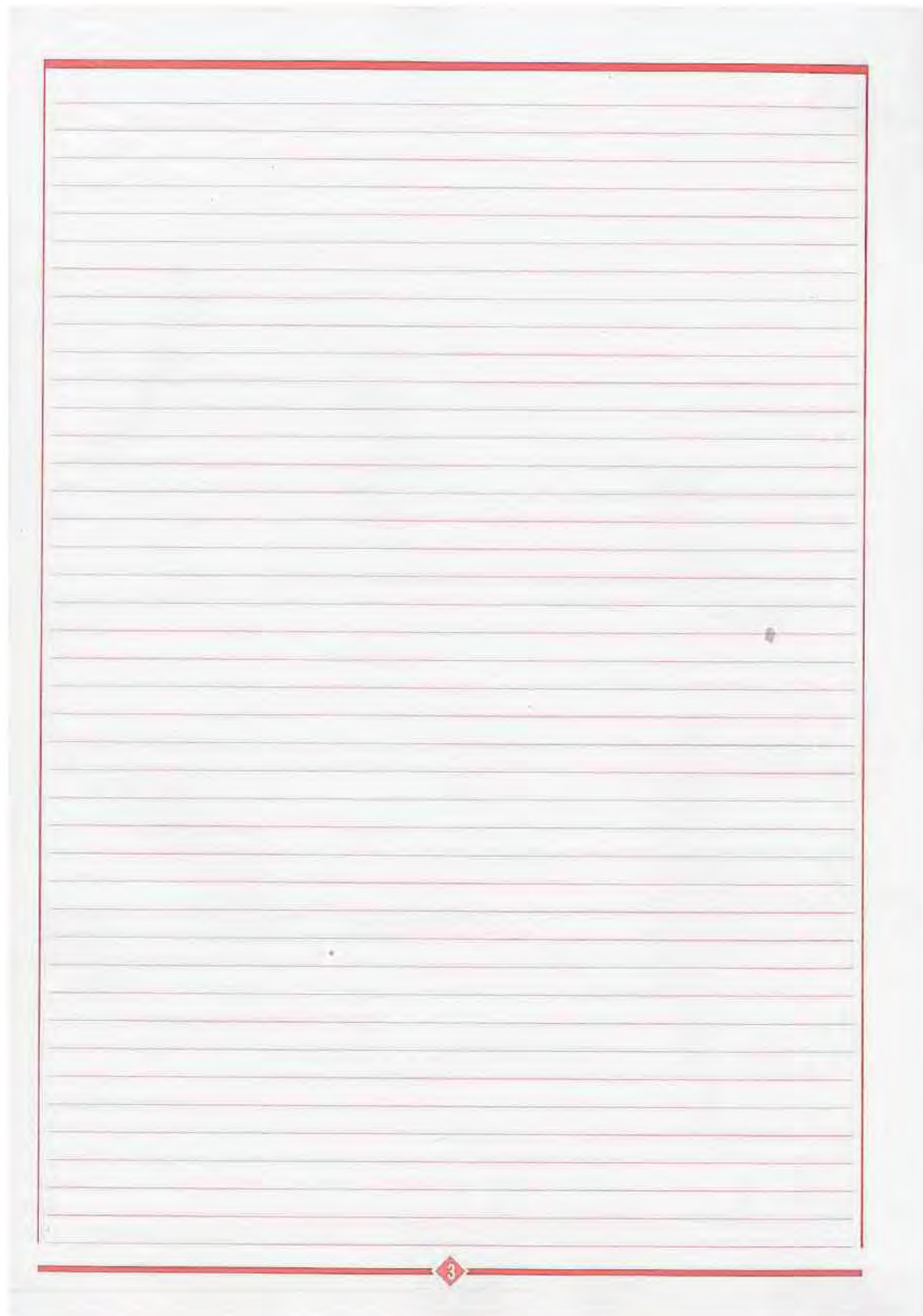
Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

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.





-

- **Annexe 10** : Communiqué de presse



Rennes, le 11 janvier 2016

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164 Secteur de Mûr-de-Bretagne Lancement d'une concertation publique complémentaire

Du 18 janvier au 12 février 2016, un nouveau temps d'échanges et d'information est organisé sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne. Il permettra aux habitants des communes concernées, aux collectivités, et à tous les usagers de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires et de s'exprimer sur les nouvelles variantes du projet.

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 : ce sont ainsi près de 237 M€ de crédits (dont 145 M€ pour la partie costarmoricaine) qui ont été inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour que l'ensemble des projets en cours se concrétisent. L'État et la Région Bretagne sont mobilisés pour faire avancer l'ensemble des opérations, dans le respect des objectifs de calendrier fixés, tout en veillant à la qualité de la concertation et à la prise en compte des enjeux de chaque territoire.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, qui concerne une section de 11km de longueur environ, 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.

Une première concertation publique s'est tenue du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public trois variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud ») : l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, si cette concertation a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur place », elle n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ». L'État a donc mené, pendant l'année 2015, des études complémentaires, dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés facilitant la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher, si possible, des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts.

Les résultats de ces approfondissements font l'objet d'une **concertation publique complémentaire** sur le projet, organisée **du 18 janvier au 12 février 2016**.

A l'issue de cette nouvelle phase, il s'agit toujours pour l'État, en lien avec la Région Bretagne, 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.developpement-durable.gouv.fr/>.

Chacun est invité à participer à la :

réunion publique
organisée le **mercredi 27 janvier 2015 à 18h30**,
à la Halle aux Loisirs, Rue de la traversière – 22530 Mûr-de-Bretagne

Et pour s'exprimer ?

Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions :

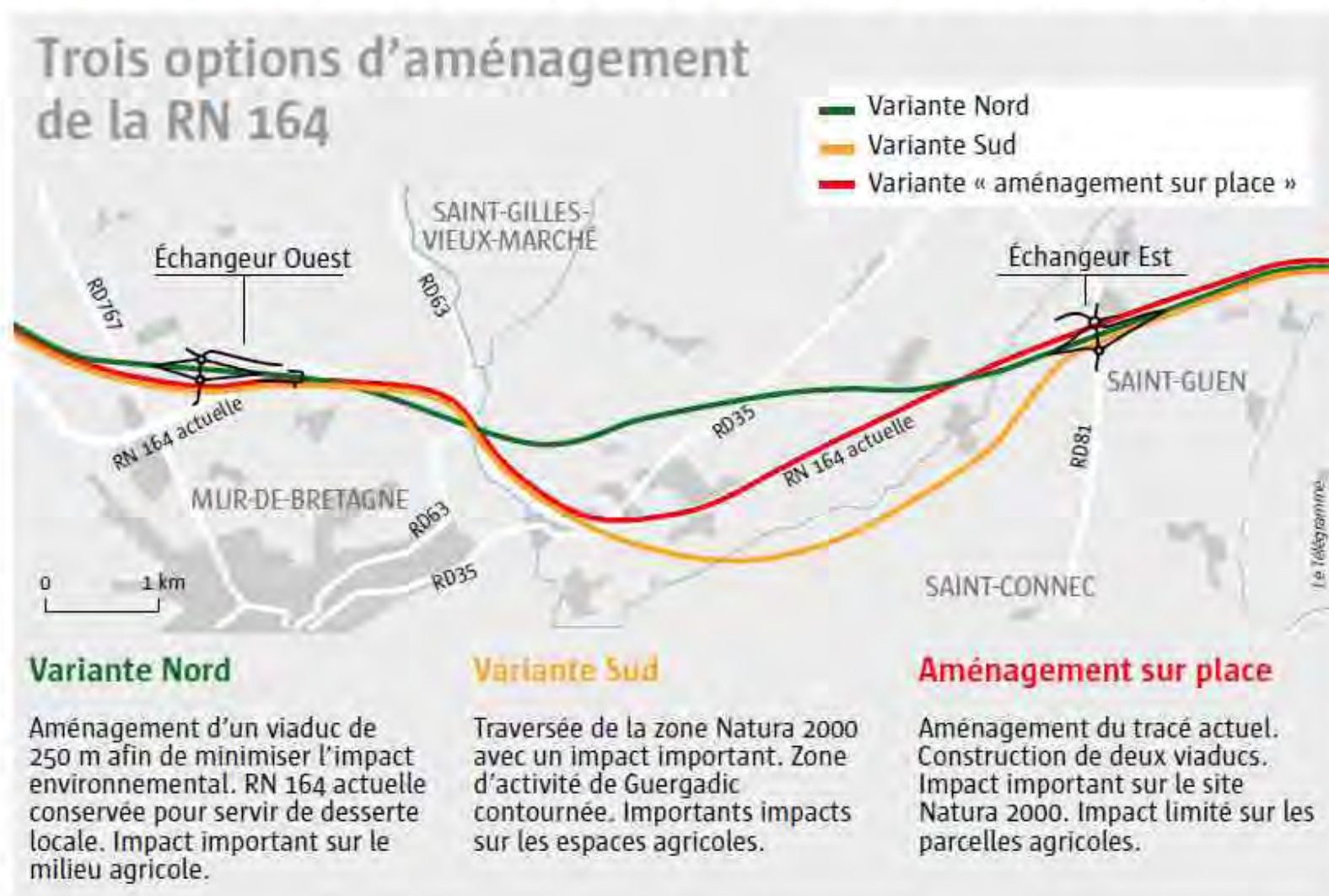
- par courriel à l'adresse suivante RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
- dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Caurel, Mûr-de-bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec, pendant la période de concertation
- par courrier à l'adresse suivante : Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne - 10, rue Maurice Fabre – CS 96515 - 35065 Rennes Cedex

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 11** : Principales coupures de presse

Mûr-de-Bretagne RN164. Une nouvelle concertation publique



Objectif prioritaire du Pacte d'avenir pour la Bretagne, la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 est destinée à améliorer l'accessibilité et le développement du Centre-Bretagne. Dans le cadre de la préparation du contrat de plan 2015-2020, l'État et la Région ont engagé un programme d'études, financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement. Pour faire le point sur l'avancement des travaux dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, le comité de suivi des études de ce projet s'est réuni lundi, à Mûr. La section locale envisagée,

longue de 11 km environ, se situe entre Caurel, à l'Ouest, et Colmain, à l'Est, reliant la déviation de Caurel à celle de Saint-Caradec.

Abandon de la variante « Aménagement sur place »

Suite aux études préalables et un diagnostic technique et environnemental complet, la Dreal a étudié différentes variantes de tracé. La concertation publique, du 10 juin au 11 juillet dernier, a permis de constater le rejet de la variante dite « Aménagement sur place » et donc d'acter son abandon. La concertation n'a néanmoins pas per-

mis de dégager un consensus autour des deux autres variantes dites « Nord » et « Sud ».

« La sensibilité des enjeux environnementaux, la complexité des études à mener et les enjeux financiers nécessitent que des études complémentaires soient réalisées afin de permettre un choix éclairé et définitif sur la variante de tracé à retenir », précise la Dreal. Des études complémentaires seront donc menées d'ici juin 2015 et donneront lieu à une concertation publique complémentaire, après l'été 2015, « dans l'objectif de retenir une variante pour la fin d'année ».

RN164 : à Mûr-de-Bretagne, le projet avance

Bretagne - Modifié le 02/07/2015 à 04:00 | Publié le 30/06/2015 à 01:47

écouter

Facebook

Twitter

Google+

✉

Achetez votre journal numérique

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne continue. Le comité de suivi des études, constitué de l'État, du conseil régional, du conseil départemental, avec les élus locaux concernés, les chambres d'agriculture et de commerce et les associations de protection de l'environnement, s'est réuni ce lundi.

Lors du précédent comité de suivi, le choix d'une variante de tracé a été évoqué. Devant l'absence de consensus, un programme d'études complémentaires avait été retenu, avec

pour objectif d'approfondir et d'optimiser les caractéristiques des variantes étudiées : nord, sud ou mixte.

La Dreal Bretagne a fait, hier, un point d'étape : les conditions de franchissement de la vallée du Poulancre par la variante sud ont été optimisées et une première étude de conception et de construction des ouvrages d'art a permis de mieux préciser leurs caractéristiques et leur coût. Un travail de rendu architectural et paysager a été conduit. Les études complémentaires seront finalisées d'ici l'automne 2015.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne concerne une section d'environ 11 km.

RN164 : vers une nouvelle concertation publique

Mûr-de-Bretagne - 20 Octobre 2015

Le conseil municipal (quatre abstentions de la minorité) a pris acte du projet de bilan de la concertation publique qui a été menée du 10 juin au 11 juillet 2014 concernant le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, entre Caurel et Colmain. Il a cependant déploré l'absence d'avis des acteurs économiques locaux situés sur les zones d'activités.

Il semblerait qu'à ce jour que la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) planche sur une nouvelle solution technique (un projet mixte de la déviation sud) et qu'une nouvelle concertation publique sera lancée en janvier. Le conseil municipal sera donc amené à en rediscuter.

RN 164 > Une contre-proposition

La Dréal propose une variante

La moutarde commence à monter au nez des élus de Mûr à propos de la RN 164. La Direction régionale de l'environnement et de l'aménagement a en effet émis une contre-proposition pour l'aménagement de la section Saint-Caradec-Mûr qui est loin de faire l'unanimité.



Les trois variantes proposées initialement par la Dréal.

place), avait été rapidement abandonnée car très pénalisante pour les riverains.

Restaient deux tracés : un dit « Sud » et un dit « Nord ». Les élus mûrois s'étaient prononcés pour le tracé Sud, la Dréal étant plus emballée par le tracé Nord. La concertation avançait bien... Jusqu'à ce que les élus locaux aient la surprise de recevoir une contre-proposition.

Un giratoire à Curlan

Celle-ci reprendrait le tracé Nord, mais avec une modification : le projet initial se déporterait plus vers Curlan, avec la création d'un giratoire en plein cœur du village. « Il va donc y avoir prochainement une nouvelle enquête publique de lancée avec ce tracé dit « mixte » », s'insurge le maire de Mûr.

Plus que jamais, il réaffirme le choix de sa majorité : « le tracé Nord pénalise Mûr car il ignore la commune, mais aussi St Gilles

à cause du viaduc pharaonique qu'on veut faire au-dessus de la vallée de Poulancre. » D'où le choix du tracé Sud qui passe plus près du Pont Quemer. « C'est le tracé le moins pénalisant, même si aucun tracé ne peut faire l'unanimité car il y aura toujours des gênes. Il s'agira alors de faire les aménagements complémentaires pour limiter les désagréments ». En outre, ce tracé aurait l'avantage de s'asseoir sur des emprises foncières entre Curlan et le Pont Quemer qui ont déjà été retenues (et achetées) par l'Etat, qui a en son temps procédé à l'expulsion des propriétaires de l'époque.

Un épouvantail

Le maire de Mûr ne décolère pas après le tracé mixte « complètement ubuesque en raison des gênes qu'il va occasionner à Curlan et qui sont autrement plus importantes ». En l'occurrence, à se demander « s'il ne s'agit pas là d'un projet épou-

vantail. Il s'agit de nous proposer quelque chose d'in vraisemblable pour mieux nous faire avaler le projet Nord dont nous ne voulons pas... »

Fin novembre, une réunion du comité de suivi se déroulera, durant laquelle le tracé mixte devrait être officiellement présenté. Et en janvier la nouvelle enquête publique démarrera. « Pour notre part, c'est clair. Nous voulons le tracé Sud tel qu'il a été présenté initialement ».

En attendant, l'aménagement prend du retard. Le chef du Gouvernement en personne, en réponse à la révolte des bonnets rouges, avait promis lors de la réunion d'urgence organisée à Rennes en 2013 pour éteindre l'incendie, que la RN 164 serait achevée en 2020, ou du moins que l'aménagement des derniers tronçons serait lancé à cette date. Comme le Courrier Indépendant l'avait prédit alors, la promesse ne sera pas tenue. Une fois de plus...

J.F. Podevin

Saint-Guen

RN 164 : La Dréal propose une variante à Mûr

La Direction régionale de l'environnement et de l'aménagement a émis une contre-proposition pour l'aménagement de la section Saint-Caradec-Mûr de la RN164

12/11/2015 à 09:32 par podevinjean-franois



Les trois variantes proposées initialement par la Dréal.

Le feuillet de l'aménagement de la RN 164 se poursuit. La Dréal vient en effet de proposer une variante aux tracés Nord et Sud déjà présentés aux élus et à la population locale. Cette variante dite "mixte" entraînera la création d'un giratoire au coeur même du village de Curlan.

"Impensable" estime Hervé Le Lu, maire de Mûr, très en colère contre ce revirement de l'Etat et qui y voit une tentative d'imposer en réalité le tracé Nord.

« Le tracé Nord pénalise Mûr car il ignore la commune, mais aussi St Gilles à cause du viaduc pharaonique qu'on veut faire au-dessus de la vallée de Poulancre. » D'où le choix du tracé Sud qui passe plus près du Pont Quemer. « C'est le tracé le moins pénalisant ». En outre, ce tracé aurait l'avantage de s'asseoir sur des emprises foncières entre Curlan et le Pont Quemer qui ont déjà été retenues (et achetées) par l'Etat, qui a en son temps procédé à l'expulsion des propriétaires de l'époque...

Le maire de Mûr ne décolère pas après le tracé mixte « complètement ubuesque en raison des gênes qu'il va occasionner à Curlan et qui sont autrement plus importantes ». Et il en arrive à se demander « s'il ne s'agit pas là d'un projet épouvantail. Il s'agit de nous proposer quelque chose d'in vraisemblable pour mieux nous faire avaler le projet Nord dont nous ne voulons pas... »

Fin novembre, une réunion du comité de suivi se déroulera, durant laquelle le tracé mixte devrait être officiellement présenté. Et en janvier la nouvelle enquête publique démarrera. Plus de détails dans notre édition de ce vendredi 13 novembre.

«00000 Saint-Guen | «00000 Mûr-de-Bretagne | «00000 Caurel | «00000 Loudéac | «00000 Saint-Caradec

podevinjean-franois

Mûr-de-Bretagne

RN 164 : Quatre voies et combien de sacrifices ?

Une vingtaine d'habitants de Curlan et des autres quartiers impactés par le projet de passage en 2x2 voies de la RN 164 à Mûr-de-Bretagne ont constitué une association .

20/12/2015 à 13:58 par Yann Scavarda



Une nouvelle variante de tracé (en pointillés) épargnant les hameaux les plus impactés est à l'étude.

Ce n'est pas une mince affaire que ce passage en 2x2 voies de la RN 164 à Mûr-de-Bretagne. Comme l'exprime, non sans légitime emphase, l'un des riverains constitués en association le mois dernier, cela revient même « à creuser un fleuve qui partagera pour des siècles un territoire en deux parties dont les destins deviendront inexorablement différents ». Avec, immédiatement en jeu, « la ruine du patrimoine », et le bouleversement de l'existence des personnes qui habitent là depuis toujours ou presque.

Ainsi donc, sur les diverses manières possibles de contourner Mûr par le nord, le sud ou en élargissant la RN 164 sur place, c'est la solution dite du « tracé sud » qui emporte, à ce jour, la préférence des élus locaux.

Curieuse préférence

Une préférence qui apparaît bien curieuse – et à plus d'un titre – à certains riverains. Ceux des villages de Curlan et Kerbotin, notamment, qui avaient déjà pétitionné, en juillet 2014, « contre le tracé sur place et le tracé sud ». Ils lui auraient de loin préféré le « tracé Nord : celui qui est le plus court et le moins coûteux », comme le résume un habitant de Kerbotin. Estimé à 95 millions d'euros, ce projet reviendrait 4 à 7 millions d'euros moins cher que les deux autres. Et c'est pourtant celui qui ne sera pas retenu.

Le « tracé sud » a plutôt de quoi inquiéter notre riverain : la quatre-voies passerait à 50 m de chez lui, « avec un surplomb de 5 à 6 m de hauteur » et une voie de desserte qui longerait carrément le pignon de la paisible maison de campagne où il vit avec son épouse depuis près de quarante ans...

L'association bat en brèche « l'argument du développement » de Mûr pour promouvoir cet aménagement. Lorsque le trafic routier, avec une forte proportion de poids-lourds, aura triplé, « qui voudra s'installer ou investir dans une commune exposée aux nuisances du bruit et de la pollution alors que l'on peut bénéficier des avantages de la 2 x 2 voies tout en habitant et investissant dans la commune d'à côté... au silence ! »

L'argument économique selon lequel « les tracés sud ou mixte » favoriseraient la zone d'activités de Guergadic ne tient pas davantage à leurs yeux. « Quel entrepreneur voudra se « coller » à une 2 x 2 voies avec un tel trafic alors que les bâtiments qu'il va construire devront respecter des normes anti-bruit et antipollution imposés par le code du travail [...] d'où un surcoût non négligeable ? »

Si l'association veut bien reconnaître que le tracé dit « mixte » « apporte des améliorations » par rapport au tracé sud, il reste néanmoins à leurs yeux « une mauvaise solution au niveau de la zone Curlan et pour tout l'est de la commune ».

La surface agricole impactée par ce tracé serait la même que pour les autres, « 52,2 ha » avec tout de même (encore) un avantage pour le tracé nord quant à la surface de boisement impactée.

Une réunion de concertation sera organisée en janvier. Les riverains espèrent que, d'ici-là, une nouvelle variante du tracé mixte susceptible d'épargner les hameaux de Curlan et Kerbotin, encore dans les tiroirs, puisse être mise sur la table. À suivre...

«00000 Mûr-de-Bretagne

Yann Scavarda

Nous contacter

RN 164 : un nouveau tracé mixte va être proposé

Mûr-de-Bretagne - Modifié le 15/01/2016 à 04:00 | Publié le 13/01/2016 à 01:16

écouter

Facebook

Twitter

Google+

✉

Achetez votre journal
numérique

Une nouvelle concertation sur l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne est organisée par l'État du 18 janvier au 12 février. Chacun pourra donc s'informer et faire part de ses observations sur les registres prévus à cet effet.

En effet, la première concertation n'ayant pas permis aux services de l'État de dégager un consensus sur un des projets présentés, un nouveau tracé mixte « nord-sud » est aujourd'hui proposé.

Le tracé historique « aménagement sur place », validé par l'ancienne déclaration d'utilité publique, est définitivement abandonné.

Dans son propos, lors des vœux, le maire, Hervé Le Lu, a indiqué que « **le positionnement de cette route est fondamental pour l'avenir de Mûr-de-Bretagne** » et qu'avec ses collègues de Caurel, Saint Gilles et Saint-Guen il avait proposé l'étude d'une modification de cette variante mixte, « **beaucoup plus respectueuse des propriétés bâties et qui prend davantage en compte les expropriations déjà effectuées.** »

Mercredi 27 janvier, une réunion publique aura lieu à Mûr.

Concertation publique

ÉCHANGEZ ET INFORMEZ-VOUS SUR LES TRAVAUX DE LA RN 164

Du 18 janvier au 12 février, un temps d'échange et d'information est organisé pour permettre aux collectivités, habitants des communes ainsi qu'à tous les utilisateurs de la RN164, de prendre connaissance des études complémentaires réalisées et de s'exprimer à nouveau sur le projet.



© Région Bretagne

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 a pour objectif d'améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne. Près de 237 M€ de crédits ont ainsi été inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour ce projet. Une première concertation publique, qui visait à définir un tracé, a déjà eu lieu cet été, concernant le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, (une section de 11km de longueur environ, qui se situe entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est et relie la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Caradec). Faute de consensus, des études complémentaires ont été réalisées. Aujourd'hui, une concertation publique complémentaire est organisée afin de retenir une variante de tracé.

Informez-vous !

Pendant toute la durée de la concertation, vous pouvez consulter le dossier correspondant qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés :

- soit directement dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec et Saint-Caradec
- soit en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/>

Une réunion publique d'information a aussi eu lieu le mercredi 27 janvier 2015 à 18h30, à la Halle aux Loisirs, Rue de la traversière - 22530 Mûr-de-Bretagne

Exprimez-vous !

- par mail à cette adresse : RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne,
- Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec, pendant la période de concertation
- par courrier à l'adresse suivante : Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne - 10, rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 Rennes Cedex

Tags : [travaux](#)

Modifié le mardi 19 janvier 2016

Par tags

- Assemblées
- Aides Régionales
- Emploi
- Formation
- Logement
- Jeunesse
- Santé
- Agriculture
- Agroalimentaire
- Économie
- Numérique
- Tourisme
- Sport
- Arts et culture
- Lycée
- Trains
- Pêche
- Énergie
- Innovation
- Recherche
- Solidarité
- Ports
- Eau
- Urbanisme
- Environnement
- Espaces Naturels
- Patrimoine Culturel
- Langues De Bretagne
- Europe / International
- Nautisme
- Sessions
- Bourse
- Subvention
- Apprentissage
- Entreprise
- Développement durable
- Mer
- Breton
- Gallo
- Europe
- International
- Territoire
- Transport

Une nouvelle concertation sur l'aménagement de la RN164

Mûr-de-Bretagne - Modifié le 10/01/2016 à 04:00 | Publié le 06/01/2016 à 05:07

écouter



Facebook

Twitter

Google+

Apple

Achetez votre journal numérique

La mise à 2 x 2 voies de la RN164, au niveau de Mûr-de-Bretagne revient à l'ordre du jour. Un nouveau temps d'information va se dérouler, du 18 janvier au 12 février.

Le constat

L'aménagement de 11 km de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne fait partie du programme global d'aménagement de mise à 2 x 2 voies, programmé par l'État et la Région Bretagne. Une première concertation sur le projet s'est déjà déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Trois variantes avaient été proposées, un aménagement sur place, un tracé nord et un tracé sud. L'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration

d'utilité publique.

Cette concertation a permis d'éliminer l'aménagement sur place mais aucun consensus ne s'est dégagé concernant l'une des deux autres variantes. L'État a donc lancé des études complémentaires dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de la variante et chercher des pistes d'optimisation afin de minimiser les impacts. La conception et l'insertion du viaduc au-dessus du Poulancre, la phase chantier, les enjeux environnementaux ou agricoles ont été approfondis.

Les variantes

Les résultats de ces approfondissements vont donc être soumis à la concertation complémentaire.

- La variante sud : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. L'un des deux viaducs de franchissement serait abandonné. La voie locale au niveau de Pont-Dom-Jean serait aménagée pour permettre la circulation du trafic pendant le chantier et deviendrait itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long.

- La variante nord : c'est la même que celle qui a été présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et un ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain.

- La variante mixte. C'est une nouvelle variante qui combine la variante sud dans son passage au sud de la zone d'activités de Guergadic puis le tracé nord dans la vallée du Poulancre. Elle passerait entre Pont-Quémer et Kerbotin.

Mercredi 27, à 18 h 30, réunion publique à la Halle-aux-Loisirs. Registres à disposition dans les mairies pendant la période de concertation.



Mûr-de-Bretagne

RN 164 : réunion publique mercredi soir à Mûr-de-Bretagne

Un nouveau temps d'information et d'échange se déroule jusqu'au 12 février, à propos du projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.



25/01/2016 à 17:54 par Yann Scavarda

Les collectivités, habitants des communes et tous les utilisateurs de la RN164 peuvent prendre connaissance des études complémentaires réalisées et de s'exprimer à nouveau sur le projet de mise en 2x2 voies de la RN 164.

Ce sont les résultats de ces approfondissements qui sont exposés dans le nouveau dossier de concertation. Il s'agit toujours, à l'issue de cette nouvelle phase, de retenir un tracé préférentiel à approfondir ensuite.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- la variante Sud : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long,

- la variante Nord : il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain.

- la variante Mixte : il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Pratique

Réunion publique 27 janvier 2016 à 18 h 30 à La Halle-aux-Loisirs, rue de la Traversière à Mûr-de-Bretagne. Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

»22530 Mûr-de-Bretagne

Yann Scavarda

Nous contacter

RN164. Échanges musclés sur le projet de déviation de Mûr-de-Bretagne



120 personnes environ, ont assisté à la présentation des trois tracés étudiés par la Dreal pour la future déviation.

Trois scénarios existent concernant la déviation de la RN164, entre Saint-Caradec et Caurel. Les propriétaires des exploitations impactées ont fait part de leurs inquiétudes, mercredi soir, lors d'une réunion publique à Mûr-de-Bretagne.

Mercredi soir, la population de Mûr-de-Bretagne et des alentours, était invitée à une nouvelle concertation publique sur le projet de déviation de la RN164. Il s'agissait de présenter les trois variantes possibles du tronçon débutant à Saint-Caradec pour rejoindre Caurel.

Le vice-président du conseil régional chargé des transports, Gérard Lahellec, a planté le décor. « Il y a une réelle volonté de venir à bout de cet axe du Centre-Bretagne. C'est le seul chantier que la Région cofinance à 50 % avec l'État. Notre volonté est de travailler avec

les communes, les départements, mais aussi avec la population. L'État est maître d'œuvre mais nous serons vos oreilles ». Pierre-Alexandre Poivre, responsable de la division de maîtrise d'ouvrage Intermodale à la Dreal (Direction régionale environnement aménagement logement) a présenté le projet. « Le contrat de plan État-Région 2015-2020 ne concerne pas Mûr-de-Bretagne. Il n'y aura aucuns travaux durant cette période. Notre but est de tout mettre en œuvre pour démarrer juste après. Pour respecter le budget, l'échangeur de Caurel n'est pas retenu. Il pourrait être financé avec les collectivités locales. Il faut aussi prendre en compte la zone classée Natura 2000 et l'impact sur le monde agricole ».

Les Inquiétudes des propriétaires exploitants

De nombreuses exploitations sont concernées par les tracés et sept sont particulièrement impactées. Après les variantes Nord et Sud, a été présentée une variante mixte avec des inconvénients « mesurés ». Dans le public, les questions ont fusé. « 25 à 30 maisons seront

touchées par les nuisances sonores et autres. Une indemnisation de la dévaluation est-elle prévue ? » « 53 hectares de terres agricoles seront impactés. Une réserve foncière est-elle prévue ? » « Une route deviendra plus passante en coupant mon exploitation agricole de laitières. Je fais quoi pour continuer à vivre ? »

Rien de prévu pour les dévaluations immobilières

Les responsables se sont efforcés de rassurer le public. « La loi ne prévoit rien pour les nuisances, sauf à mettre des obstacles antibruit qui ne peuvent être programmés que dans la future étude. Concernant la dévaluation immobilière, rien n'est prévu. Actuellement, les réserves foncières sont quasi nulles, on peut espérer un reliquat sur les terrains réservés et d'ici 2020, des terres peuvent se libérer. Pour l'exploitation coupée en deux, la route existe déjà. Le trafic sera un peu plus important, mais sans aucun rapport avec celui de la Nationale ». Le dossier de concertation est consultable à la mairie de Mûr-de-Bretagne. Chacun peut y apporter ses remarques.

Aménagement RN 164 : les précisions d'un riverain

Mûr-de-Bretagne - Modifié le 01/02/2016 à 04:00 | Publié le 30/01/2016 à 05:15

écouter

Facebook

Twitter

Google+

✉

Achetez votre journal numérique

RN164 : l'aménagement divise la population de Mûr

Laquelle des trois variantes sera retenue pour aménager les 11 derniers kilomètres de la RN164, à Mûr-de-Bretagne ? Une centaine de personnes a participé à ce débat, mercredi soir.

La polémique

En 2020, les travaux de mise à 2X2 voies de la RN164, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, s'étendront sur onze kilomètres.

Trois tracés

En 2014, à l'issue d'une concertation publique, trois tracés avaient été soumis à la population et aux collectivités. Aucun consensus n'ayant été dégagé, une nouvelle concertation a été mise en place en 2015. Elle s'achèvera le 12 février.

Mercredi soir, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne (Dreal) a présenté au public trois nouvelles options d'aménagement. La variante nord n'a été que sensiblement modifiée par rapport à celle de l'année dernière. La variante sud fait l'économie d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre. La toute nouvelle variante, combinée entre les variantes nord et sud, n'a pas fait l'objet de débat.



Des conséquences diverses pour Mûr-de-Bretagne

Dans tous les cas de figure, des exploitations et propriétés individuelles sont impactées. Le tracé nord aurait davantage d'incidence sur les terres agricoles, et passerait loin du bourg de Mûr, le tracé sud couperait la commune en deux mais épargnerait les terres.

Des coûts quasiment identiques

102 millions d'euros pour le tracé sud, 99 pour la variante mixte et 95 pour le tracé nord.



| Impact | Longueur | Surface agricole utile touchée | Bois directement impactés | Nombre d'habitations dans la bande des 100 m |
|---|----------|--------------------------------|---------------------------|--|
|  | 12,35 km | 52,2 ha | 8,3 ha | 28 |
|  | 12,9 km | 52,5 ha | 10,2 km | 33 |

Un débat houleux

Mercredi soir, à l'issue de ces présentations, le débat a été houleux. Les intérêts des uns n'étant pas ceux des autres, des camps se sont formés. Avec des partisans de la variante sud et d'autres de la variante nord.

« Je me trouve dans un sac de nœud, c'est inacceptable », explique Michel Jégo, propriétaire d'un champ. « Y a-t-il eu des études de bruit réalisées pour évaluer l'impact sur les riverains ? », interroge Arnaud de Franciosi, propriétaire du Manoir de la Roche, en évoquant le trafic routier à proximité des habitations. Selon la Dreal, aucune étude fine n'a été effectuée à ce stade, mais

des calculs simplifiés ont déjà permis d'évaluer le trafic de véhicules.

Jacqueline Le Sergent, propriétaire d'une exploitation porcine dénonce le projet nord. La tension dans le village est perceptible dans la salle. Le ton monte. « Pas de règlement de compte ici », tance l'exploitante.

Le débat se poursuit difficilement. « Le maire d'une commune voisine affirme que le projet nord est enterré », soutient un riverain. « La décision est déjà prise de toute façon », souffle une autre voix. À plusieurs reprises, les représentants de la Dreal et de la sous-préfecture de Guingamp devront marteler : « Non, les jeux ne sont pas faits. »

Quid de Caurel ?

Autre coup de gueule, celui du maire de Caurel, dont la commune sera impactée quelle que soit la variante choisie. « La seule ressource de Caurel, c'est le tourisme. Pas de sortie, c'est la fin de Caurel. On va se battre pour un demi échangeur », clame-t-il.

À quelques jours de la fin de la concertation, si chacun exprime déjà ses préférences en fonction de ses intérêts, l'heure est à se demander si un consensus pourra finalement être établi.

Isabelle SIGOURA.

À la suite de l'article paru dans notre édition du 29 janvier concernant l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, Michel Jégo, propriétaire et riverain souhaite apporter une précision : « Dans ma question concernant le tracé mixte, à aucun moment je n'ai parlé de champ, considérant que les habitations doivent être préservées par rapport aux terres. »

Au cours de la soirée de concertation, mercredi soir, la variante mixte avait aussi fait l'objet de débats.

Tracé de la RN 164. Une association est née

2 février 2016



La nouvelle association invite fortement les riverains de la future RN 164 à déposer leurs remarques à la mairie avant vendredi.

À la suite de la concertation publique du 27 janvier à propos de la déviation de Mûr-de-Bretagne liée à la RN 164, une nouvelle association de défense des droits des riverains a été créée. Associa.Nal.164 a réuni ses membres mercredi, pour échanger leurs avis sur les propositions des tracés nord, sud et mixte. Différents points de vue ont été avancés. Pêle-mêle : « Nous devons tenir compte des investissements faits dans le passé avec l'aménagement de l'actuelle RN164 ». « Le tracé sud permet de desservir la zone d'activité de Kergadic, bassin d'emploi du secteur ». « Le tracé sud justifierait les expropriations actées dans le passé ». « La variante sud permet de répartir les préjudices sur sept exploitations, au lieu de tout faire peser sur deux seulement, très durement impactées ». « Il y a eu en six mois, près de deux millions de visiteurs à Guerlédan, avec le tracé nord, Mûr-de-Bretagne ne serait plus vue de la route avec un impact économique négatif ». De nombreuses questions portent sur le devenir de certains sites, comme les rochers de schiste du XVIII^e siècle, classés patrimoine historique, ou le manoir de Botrain, du XIII^e et restauré au XVII^e, le menhir et le jardin remarquable.

Jusqu'à vendredi pour s'exprimer

Parmi les participants, certains ont fait remarquer n'avoir jamais été informés de la tenue de la réunion de concertation. Albert Gremy, le président, a indiqué : « La date butoir pour donner son avis à la mairie est le 12 février. Il est urgent d'y aller ».

Contact Tél. 02.96.26.31.25.

Saint-Guen - Modifié le 08/02/2016 à 04:00 | Publié le 06/02/2016 à 04:30

écouter



Facebook

Twitter

google+

📧

Achetez votre journal numérique

Après la réunion publique du 27 janvier, à Mûr-de-Bretagne, les membres de l'association Associa.Nal. 164 ont discuté des tracés proposés, avec une nette préférence pour le tracé Sud.

Les arguments

« D'abord, il faut tenir compte des investissements déjà réalisés lorsque le seul projet était l'aménagement sur place. La variante Sud permettrait de desservir correctement la ZA de Guergadic, si importante pour le bassin d'emploi de Mûr, ont souligné les membres de l'association Associa.Nal. 164. Ce tracé justifierait, d'autre part, les dépenses résultant des expropriations actées par le passé. Il permettrait aussi de répartir les préjudices sur sept exploitations agricoles, au lieu de deux dans la variante Nord. Laurent Le Drogoff et Jacqueline Sergent étant les deux seuls à subir la double peine : perte de surface exploitable et dévalorisation des biens personnels. Sans parler des énormes complications d'utilisation de leur outil de travail ! »

L'association fait également remarquer que le tracé Nord isolerait Mûr-de-Bretagne « qui ne serait plus visible de la route », d'où un réel impact touristique et économique.

Préserver les jardins du Botrain

Le site serait considérablement défiguré par la proximité de la 2X2 voies. Or, les jardins du Botrain sont classés parmi les plus beaux d'Europe. Son rucher en schiste, datant du XVIII^e siècle, est unique en France et il est classé au patrimoine historique. Sans oublier le manoir du XIII^e siècle, restauré au XVII^e, son menhir, son puits, etc.

Une date butoir le 12 février

Associa.Nal.164 souligne que si tous les citoyens concernés n'ont pas forcément été informés de la réunion du 27 janvier, il leur reste une possibilité d'exprimer leurs avis en participant à la concertation publique par l'intermédiaire du registre ouvert en mairie, jusqu'au 12 février.

Mûr-de-Bretagne RN164. Le tracé mixte retenu par le conseil

Jeudi soir, Hervé Le Lu, maire, réunissait son conseil municipal avec à l'ordre du jour, un avis à donner sur le choix du tracé de la future RN164, à l'issue de la consultation supplémentaire. Le maire a ouvert les débats : « Il y a eu beaucoup de passages à la mairie par les personnes impactées par les trois scénarios envisagés. Il nous faut pourtant nous positionner ». Une dizaine de personnes impactées par la future déviation de la RN164, assistaient, d'ailleurs, à la séance. Pour Jean-Luc Cadoret : « La variante Sud écrase un village. Les variantes Mixte ou Nord donnent des ponts dans la vallée de la Poulancre. Le coût est plus maîtrisé avec le tracé Nord, mais il y aura

des problèmes de foncier. Entre le choix des gens et celui des terres, je choisis les gens. La vue de la commune n'est pour moi pas à considérer. Quand je suis sur une quatre voies, je ne la quitte pas parce que je vois un clocher. Je suis pour le Nord ». Julien Videlo intervenait aussi : « Je tiens à demander que la route impacte le moins possible l'activité agricole ». Marianne Lorette indiquait : « Je ne me sens pas capable de choisir qui sera impacté ou non. On doit décider sur de l'humain ». Le vote à bulletin secret a donné trois voix pour le tracé Nord, huit pour le Mixte, aucune pour le Sud et sept abstentions ou blancs. **Halles couvertes.** Une présenta-

tion sommaire du permis de construire avec plans a été faite présentant trois zones distinctes pouvant chacune accueillir deux marchands. Un bloc sanitaire sera construit, le tout en respectant l'architecture existante. **AD'AP.** L'étude d'accessibilité des bâtiments publics prévoit une intervention sur six années pour un montant de 180.000 € environ. La mairie, le groupe scolaire, les toilettes de la mairie seront prioritaires pour 2016. 40 % des travaux seront effectués en interne. Le projet est adopté avec deux abstentions. **Intercommunalité.** Attribution de compensations définitives 2015. Pour Mûr de Bretagne, le montant sera de 380.588 €.

Mûr-de-Bretagne RN164 : le conseil municipal peine à choisir une variante

Jeudi, le conseil municipal de Mûr-de-Bretagne était invité à donner un avis consultatif sur le futur tracé de la RN164, entre Caurel et Colmain : huit élus ont voté pour la variante mixte.



Huit élus mûrois ont voté pour la variante mixte du tracé de la RN164, qui passe par le Sud, trois pour la variante Nord et sept se sont abstenus.

La concertation publique complémentaire, concernant la mise à 2x2 voies de la RN164, à hauteur de Mûr-de-Bretagne, s'est achevée, hier soir. Depuis le 18 janvier, de très nombreux habitants se sont déplacés dans les mairies du secteur pour prendre connaissance des trois variantes proposées par la Dreal et faire part de leurs observations. Jeudi soir, c'était au tour des élus mûrois de se prononcer sur le sujet : huit élus ont voté pour la variante mixte, qui passe par le Sud, trois pour la variante Nord et sept se sont abstenus. Un choix difficile pour plusieurs

d'entre eux qui, comme Georges Tilly, élu de l'opposition, pensent que « l'avis du conseil ne compte pour rien, il n'a pas d'intérêt. » C'est en effet l'Etat qui, au terme de cette concertation, va choisir le scénario qui sera retenu. **« Les gens plutôt que la terre »** Cependant, Jean-Luc Cadoret, conseiller municipal d'opposition, a exprimé clairement sa préférence pour le tracé Nord, « le moins cher ». Il a reconnu qu'il engendrait des problèmes au niveau du foncier, mais fait

« le choix des gens plutôt que des terres. Le tracé mixte passe trop près des habitations. » En écho, Julien Videlo (majorité), a souhaité que le tracé choisi « n'impacte pas trop les terres agricoles et qu'on facilite la vie des gens. » De son côté, Marianne Lorette (majorité) a dit « ne pas se sentir capable de choisir. C'est un dossier qui dure et les conflits n'en finissent plus. Derrière tout ça il y a des gens qui vivent. » **« La vitrine de Mûr »** Avant d'inviter les membres de l'assemblée « à voter ou s'abstenir en

fonction de ce qu'ils croient », le maire, Hervé Le Lu, a redit combien cet axe était important pour le développement du Centre-Bretagne, mais aussi combien le choix du tracé était « difficile pour un maire ». Il a rappelé sa préférence pour la variante mixte parce que c'est « une vitrine de la zone d'activités de Guergadic » et parce qu'elle « donne une meilleure visibilité de la commune. » Le vote à bulletins secrets à peine terminé, une dizaine de riverains du secteur de Curlan, favorables au tracé Nord, a quitté la salle. L'amertume était lisible sur certains visages.

Saint-Guen

Le conseil donne son avis sur la RN164

Mickaël Dabet, maire, a rappelé à l'assemblée le tracé des variantes proposées : l'aménagement sur place, la variante nord et la variante sud. Les trois ont des points communs : la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD767, l'autre à l'est, avec la RD81, et l'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2,3 km, à l'extrémité ouest du projet. L'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude est envisagé.

Une variante mixte avait été proposée lors du comité de suivi, en juin 2015. Cette variante emprunte le tracé de la variante nord, pour la partie ouest, et de la variante sud, pour la partie est. Le conseil était invité à prendre position, sachant que « tous les tracés impactent la population ». Après discussion et délibération, le conseil s'est déclaré favorable à la

variante mixte améliorée, proposée dans un courrier du 30 novembre 2015. Privilégiant le passage par Pont-Quémer, cette variante prend en considération la reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'État après expropriation et la limitation de l'impact à Curlan par la suppression du rond-point, en conservant le tracé de l'actuelle RN164.

Ainsi, l'aménagement d'un seul rond-point à Pont-Quémer sera suffisant ; ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale pour un meilleur visual des bourgs et des zones d'activités. Le conseil a sollicité les services de la Dreal pour maintenir le demi-échangeur à Caurel et lui a demandé de produire une infographie permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie, à hauteur de Curlan - Pont-Quémer en particulier.

RN164 : ça avance

RN 164 > La population divisée

Qu'en pensent les Mûrois ?

La consultation publique sur la RN 164 est achevée. Et la population mûroise paraît très divisée, si l'on en croit les remarques formulées dans le recueil déposé en mairie de Mûr...

« De toutes façons les positions des uns et des autres sont très tranchées et il sera impossible de concilier les uns et les autres » remarque le maire de Mûr, Hervé Le Lu. « C'est donc l'Etat qui devra trancher ». Trancher entre les divers scénarios présentés. Rappelons qu'il y en a quatre : l'aménagement sur place, officiellement abandonné ; la variante Nord ; la variante Sud et la variante mixte qui, dans sa partie Ouest combine avec la variante Nord y compris dans le franchissement du Poulancre ; s'appuie dans la partie Est sur la variante Sud, mais s'écarte légèrement vers l'Est dans sa partie centrale pour s'éloigner du Pont Quémer (mais se rapproche de Kerbotin).

Pour les municipalités de Mûr et St Guen, les choses sont désormais claires : sous réserve d'aménagements pour diminuer l'impact du côté de Curlan et Kerbotin, c'est la variante mixte qui est privilégiée, car de la future route, la commune et surtout la zone de Guergadic sont visibles et facilement accessibles. Mais qu'en pensent les Mûrois ?

Pour la variante Nord

Il y a d'abord ceux qui sont favorables à la variante Nord. Laurent Le Sourne et Herminie Jégo (Curlan) sont de ceux-là : « les terres agricoles ont encore plus d'importance que les êtres humains. On oppose des champs à des habitations ». Pour eux, la moins pénalisante pour les riverains est bien l'option Nord. C'est ce qu'ils ont écrit dans le dossier d'enquête publique. Marie-Noëlle et Henri Visdeloup sont du même avis : « l'option Nord n'impacte que des terres agricoles. Et puis l'option Sud couperait Curlan, plus gros village de Mûr, du centre-bourg ». Argument partagé par Evelyne Pajot : « séparer Curlan de Mûr est une aberration. Pensons aux



Le tracé Sud à hauteur de Guergadic (photo-montage Diro)

humains. La variante Nord est par ailleurs moins coûteuse, ce qui permettrait de dégager de l'argent pour faire un demi-échangeur à Caurel ».

Annie Frelaut dénonce elle, le tracé mixte, « plus long, plus cher, moins respectueux de l'écologie et qui créerait un enchevêtrement de routes et ronds-points et des nuisances sonores ».

Maurice Le Bris (Kerbotin) s'inquiète : « l'option Sud va générer une route en surplomb de six mètres à 25m de chez moi. Comment sera-t-il possible de vivre normalement dans ces conditions ? Le passage par le Nord est plus simple et plus rapide » ; Jean-Claude Edy évoque des raisons similaires. Pour Michel Jégo (Kerbotin), « l'option Nord est moins chère » et surtout, l'option Sud et l'option mixte impacterait le bien-vivre à Mûr.

Pour la variante Sud ou mixte

Il y a les favorables à la variante Sud. A commencer par Laurent et Nathalie Le Drogoff qui jugent la variante Nord « très pénalisante pour deux exploitations que l'on prive de terres très fertiles et qui ne pourront plus fonctionner ». Ils s'interrogent aussi sur le remembrement partiel « qui devra être très étudié ». A leurs yeux, seuls les tracés Sud et mixte « per-

mettent de relier la zone de Guergadic, noyau de l'emploi dans notre secteur ». Ils s'inquiètent aussi des conséquences de l'option Nord sur le jardin (classé) du Botrain.

Jacqueline et André Le Sergent, exploitants agricoles, seraient les premiers impactés par le tracé Nord. « L'avenir de notre exploitation est en danger ».

Simon Georgeais, qui envisage de reprendre la ferme familiale à Curlan, estime « que le tracé Nord remet en cause mon installation ».

Valérie Le Potier, de Mûr, propriétaire à proximité de la variante Nord, craint l'impact sur sa propriété : « quand nous avons acheté notre maison, il n'avait jamais été question de faire passer une 2x2 voies près de chez nous ». Même son de cloche de la part de Jacqueline Le Sergent (le Bas de la Lande) : « Il y a 10 ans, nous avons obtenu notre permis de construire, et nous n'avons jamais entendu parler d'un projet routier dans cette zone ».

Et sur place ?

Et puis il y a les autres qui estiment que l'on a enterré un peu vite l'option de l'aménagement sur place : « aucune des variantes ne peut nous convenir. Un aménagement sur place serait judicieux comme initialement prévu » estiment Joseph et Agnès Le Bihan (Le Botrain).

Marcel Bertho juge que la variante Nord, « c'est l'oubli total » et il s'interroge : « il y a quelques années, des maisons ont été achetées ainsi que des terres. Elles ont été payées par l'Etat, donc par nos impôts ». Sous entendu, pourquoi être revenu là-dessus et avoir jeté aux orties l'aménagement sur place, ce qui s'apparente à une gabegie financière.

Marie-Suzanne et Francis Bertho (Curlan), ne veulent pas entendre parler de la variante Nord. « Avec elle, l'isolement de Mûr sera irréversible. Sommes-nous voués à disparaître pour privilégier les camions ? Allez faire un tour du côté de St Caradec et Gouarec... Nous ne voulons pas de ce type de ville morte ». Pour eux, « tout tracé doit épouser le tracé actuel de la RN 164. Sinon, il faut dénoncer le gaspillage d'argent public ».

Même son de cloche du côté de Suzanne Rolland (le Bas de la Lande) : « que d'argent gaspillé alors que nous sommes en période de restriction. Ce qui est déjà acquis doit être utilisé ».

De son côté, Jean-Jacques Pajot, dans un très long argumentaire, s'interroge sur l'utilité de cet aménagement en 2x2 voies, tandis qu'Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin s'inquiètent : « les différentes variantes remettent en cause la pérennité de notre exploitation ».

On le voit, la population est très divisée...

RN164. Le comité de défense réagit

22 février 2016

image: http://www.letelegramme.fr/images/2016/02/22/l-actuelle-rn164-passe-pres-des-habitations-un-des-futurs_2773748_660x272p.jpg?v=1



L'actuelle RN164 passe près des habitations. Un des futurs tracés la ferait en plus passer sur un talus de plus de 6 m de haut, ce qui gênera les riverains. Jeudi soir, l'association RN164 Mûr-de-Bretagne a fait le point après la réunion de concertation. Michel Jégo, son président, et Pierre Dubois, vice-président, ont partagé leurs conclusions. L'association avait été créée en 2015 par les riverains du secteur Est de Mûr-de-Bretagne et ses environs, suite à la présentation de trois propositions de tracé de mise à 2x2 voies de la RN164. « Deux projets, le tracé Sud et le tracé mixte inquiètent car ils passant à proximité des habitations. Certains riverains se retrouveraient avec une route située à 25 m de leur façade, avec un talus de 6 m de haut au moins », a rappelé le président.

Impacts négatifs

Le collectif énumère les aspects négatifs. « Les impacts sur l'humain seront multiples : nuisances sonores, visuelles et pollutions. La zone de Curlan sera coupée de la commune et son accès, comme pour la zone artisanale de Guergadic, sera compliquée. L'effet vitrine de la zone d'activité sera nulle, car située dans un creux.

Un grand nombre d'agriculteurs sera impacté avec, même, une destruction de hangar et le passage de route à moins de 10 m d'une exploitation ». Les riverains connaissant bien le secteur pointent aussi la construction en zone humide. « En 1993, la zone de Pont Quemer était sous les eaux. La construction d'une route surélevée créera une digue qui risque de faire monter l'eau encore plus haut ».

Le tracé Nord privilégié

L'association veut le tracé Nord en ligne droite, plus court de 0,425 km et coûtant 4.000.000 € de moins. « Cette économie permettait de réaliser le demi-échangeur de Caurel. Surplombant la vallée, ce tracé mettra en valeur la ZA de Guergadic tout en préservant les riverains des nuisances. Les incohérences du projet ont fait monter notre colère et nous refusons les tracés Sud et Mixte. Nous espérons une nouvelle concertation et une prise en compte de notre position ». Le bureau du comité est composé de Michel Jégo, président ; Pierre Dubois, vice-président ; Annie Frelaut, trésorière, et Marilyse Méhauté, secrétaire.

Mûr-de-Bretagne

RN 164 à Mûr : pour eux ce sera "le Nord ou rien !"

Entre le choix d'un contournement par le Nord et celui d'un écrasement de leur cadre de vie; « y-a pas photo! » A Mûr, 507 signataires d'une pétition partagent leur point de vue.

24/02/2016 à 17:30 par Yann Scavarda



Noëlla et Michel Jégo, Maurice Le Bris, Pierre Dubois et Gilles Léauté, associé du GAEC de Coët-Drieu dont le site de stockage, menacé par le tracé mixte, est visible à gauche. -

“ Il faut qu'ils arrêtent et qu'ils choisissent l'option la plus intelligente ! ”

Les habitants des villages du secteur de Pont-Quemer, Curlan et Kerbotin sont las des tergiversations interminables autour du choix du « bon » tracé de la future quatre voies parmi les trois, voire quatre variantes envisagées. Pour eux, le seul tracé qui soit susceptible d'épargner leur cadre de vie, voire leurs habitations, est bien entendu celui qui contourne Mûr-de-Bretagne par le Nord.

Au-delà de l'intérêt « privé » immédiat des 65 habitants concernés de ce secteur, ils font valoir que cela relève aussi de l'intérêt général de la commune.

Deux villages « enterrés » ?

Selon eux, en effet, le tracé Sud présente trop d'inconvénients pour pouvoir être retenu : un village quasi-entier détruit ; des zones humides sacrifiées et un coût prohibitif : « cela ferait dépasser de deux millions d'euros l'enveloppe maximale de 100 millions qui a été fixée », rapporte Michel Jégo, le président de l'association qui milite pour le tracé Nord.

La variante mixte « améliorée », que « Le Courrier indépendant » avait présentée en décembre dernier, ne serait en fait pas réalisable, selon la Dreal : elle impliquerait trop de courbes dans le tracé de la quatre-voies, ce qui rendrait la circulation dangereuse.

Ne reste donc comme alternative au passage par le Nord, que la variante mixte « tout court » ; celle qui est privilégiée par une partie des élus, mais qui revient à « enterrer les villages de Curlan et Kerbotin, entre un talus de six à sept mètres de hauteur, et un enchevêtrement de ronds points ». Bref, à rendre cet endroit invivable. « Surtout quand on se rappelle de l'orage exceptionnel de 1993 ! », s'exclame Noëlla Jégo. Les habitants de Curlan avaient vu un véritable torrent se former dans leur village, recouvrant jusqu'à la RN 164, pourtant en surplomb...

Selon Michel Jégo, la Dreal aussi préférerait, « nettement », la variante Nord : plus droite, plus courte, moins chère de quatre millions d'euros. C'est-à-dire de pas-grand-chose, sans doute, dans un budget global de 100 millions pour réaliser ce tronçon de 12 kilomètres de quatre voies. « Sauf qu'avec ces 4 millions d'économies, on pourrait financer le demi-échangeur que réclame Caurel pour la sauvegarde de son secteur touristique ! »

Le projet Nord ne serait certes pas non plus sans conséquences pour au moins deux exploitations agricoles. « Mais pas les jardins du Botrain, contrairement à ce qui a pu être affirmé », souligne Noëlla Jégo. « Et la commune pourrait faire comme à Saint-Caradec : prévoir une réserve foncière pour dédommager les propriétaires des terres impactées », suggère Gilles Léauté, lui-même exploitant agricole.

507 signatures envoyées à la Dreal

La pétition en faveur du tracé Nord que les membres de l'association ont fait circuler a recueilli 507 signatures dont celles de 442 habitants du bourg. « On les a envoyées à la Dreal ; les gens n'ont pas signé à la légère... » assure le président.

Enfin, faute de pouvoir tomber d'accord avec les partisans du tracé mixte – moins nombreux semble-t-il, mais plus écoutés au conseil municipal – une dernière solution, pourrait consister à... Ne rien faire. Après tout, à l'heure de la COP 21, cela aurait au moins l'avantage de la cohérence politique.

« 22530 Mûr-de-Bretagne

Yann Scavarda

Mûr-de-Bretagne

A Mûr, ils veulent la variante Nord

Pour eux, c'est sûr: entre le choix d'un contournement par le Nord et celui d'un écrasement de leur cadre de vie; « y-a pas photo! »

24/02/2016 à 16:36 par Jean-François Podevin



Noëlla et Michel Jégo, Maurice Le Bris, Pierre Dubois et Gilles Léauté, associé du GAEC de Coët-Drieu dont le site de stockage, menacé par le tracé mixte, est visible à gauche. -

« Il faut qu'ils arrêtent et qu'ils choisissent l'option la plus intelligente ! » Les habitants des villages du secteur de Pont-Quémer, Curlan et Kerbotin sont las des tergiversations interminables autour du choix du « bon » tracé de la future quatre voies parmi les trois, voire quatre variantes envisagées. Pour eux, le seul tracé qui soit susceptible d'épargner leur cadre de vie, voire leurs habitations, est bien entendu celui qui contourne Mûr-de-Bretagne par le Nord.

Au-delà de l'intérêt « privé » immédiat des 65 habitants concernés de ce secteur, ils font valoir que cela relève aussi de l'intérêt général de la commune.

Deux villages
« enterrés » ?

Selon eux, en effet, le tracé Sud présente trop d'inconvénients pour pouvoir être retenu : un village quasi-entier détruit ; des zones humides sacrifiées et un coût prohibitif : « cela ferait dépasser de deux millions d'euros l'enveloppe maximale de 100 millions qui a été fixée », rapporte Michel Jégo, le président de l'association qui milite pour le tracé Nord.

La variante mixte « améliorée », que « Le Courrier indépendant » avait présentée en décembre dernier, ne serait en fait pas réalisable, selon la Dreal : elle impliquerait trop de courbes dans le tracé de la quatre-voies, ce qui rendrait la circulation dangereuse.

Ne reste donc comme alternative au passage par le Nord, que la variante mixte « tout court » ; celle qui est privilégiée par une partie des élus, mais qui revient à « enterrer les villages de Curlan et Kerbotin, entre un talus de six à sept mètres de hauteur, et un enchevêtrement de ronds points ». Bref, à rendre cet endroit invivable. « Surtout quand on se rappelle de l'orage exceptionnel de 1993 ! », s'exclame Noëlla Jégo. Les habitants de Curlan avaient vu un véritable torrent se former dans leur village, recouvrant jusqu'à la RN 164, pourtant en surplomb...

Selon Michel Jégo, la Dreal aussi préférerait, « nettement », la variante Nord : plus droite, plus courte, moins chère de quatre millions d'euros. C'est-à-dire de pas-grand-chose, sans doute, dans un budget global de 100 millions pour réaliser ce tronçon de 12 kilomètres de quatre voies. « Sauf qu'avec ces 4 millions d'économies, on pourrait financer le demi-échangeur que réclame Caurel pour la sauvegarde de son secteur touristique ! »

Le projet Nord ne serait certes pas non plus sans conséquences pour au moins deux exploitations agricoles. « Mais pas les jardins du Botrain, contrairement à ce qui a pu être affirmé », souligne Noëlla Jégo. « Et la commune pourrait faire comme à Saint-Caradec : prévoir une réserve foncière pour dédommager les propriétaires des terres impactées », suggère Gilles Léauté, lui-même exploitant agricole.

La pétition en faveur du tracé Nord que les membres de l'association ont fait circuler a recueilli 507 signatures dont celles de 442 habitants du bourg. « On les a envoyées à la Dreal ; les gens n'ont pas signé à la légère... » assure le président.

Enfin, faute de pouvoir tomber d'accord avec les partisans du tracé mixte – moins nombreux semble-t-il, mais plus écoutés au conseil municipal – une dernière solution, pourrait consister à... Ne rien faire. Après tout, à l'heure de la COP 21, cela aurait au moins l'avantage de la cohérence politique.

Yann Scavarda

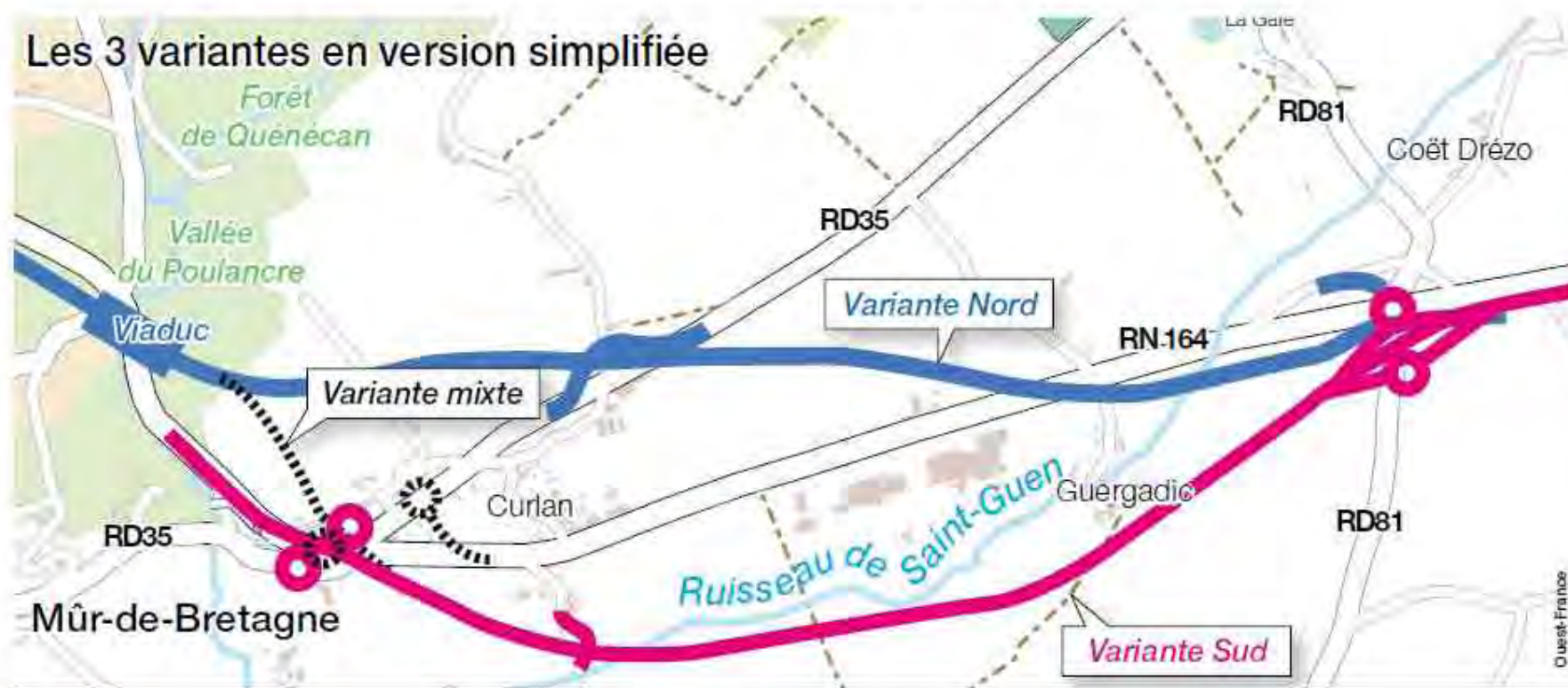
22530 Mûr-de-Bretagne

Jean-François Podevin

Mûr-de-Bretagne

RN164 : deux associations se battent pour le tracé

Le tracé de la future RN164 à Mûr-de-Bretagne est un sujet épineux. Deux associations se battent pour faire entendre leur choix. L'une pour le tracé nord. L'autre pour le tracé mixte.



Entretien

Avec les responsables de l'Association RN164 Mûr-de-Bretagne : **Michel Jégo**, président, **Pierre Dubois**, vice-président, **Marylise Leauté**, secrétaire, et **Annie Frelaut**, trésorière.

Qui représente l'Association RN164 Mûr-de-Bretagne ?

Nous sommes une association composée d'une trentaine de membres. Des habitants et propriétaires des lieux-dits de Curlan, Kerbotin ou encore Pont-Quémer.

Qu'est-ce qui vous a poussés à la mobilisation et depuis quand ?

Nous nous sommes mobilisés et avons créé cette association car nous avons le sentiment de ne pas être entendus. Pendant des mois, nous sommes intervenus auprès de la mairie et ailleurs. Globalement, nous avons été bien reçus, mais personne ne nous écoutait. Nous

souhaitions être reçus par l'organisme qui gère le dossier pour faire valoir notre point de vue. Car, aujourd'hui, nous sommes les sacrifiés de la RN164.

Et aujourd'hui, l'association arrive-t-elle à faire entendre sa voix ?

Disons que les arguments que nous développons commencent à être entendus. Mais pour le moment, nous sommes toujours dans l'incertitude dans le choix du tracé. Rien n'est décidé. De notre côté, nous avons lancé une pétition en porte à porte qui a recueilli 507 signatures en quinze jours.

Quel scénario pour le tracé de la RN164 est privilégié par l'association et pourquoi ?

Le tracé nord, celui qui nous ennuie le moins ! C'est le moins cher, le plus direct et celui qui impacte le moins de riverains et d'habitations. Il n'y a

pas photo. Pour autant, des riverains ont signé notre pétition sans être directement impactés car ils savent que la partie Est de Mûr-de-Bretagne sera soumise à un impact sonore important si le tracé sud ou mixte était choisi. En 2030, on prévoit le passage de 12 000 voitures par jour contre 3 500 aujourd'hui. Ce sera

une nuisance sonore et visuelle avec des retombées sur la population. Qui voudrait habituer en campagne avec les inconvénients de la ville ?

Recueillis par
Mélanie BÉCOGNÉE.

L'Associa. Nal.164 refuse de s'exprimer

Associa. Nal.164 est la seconde association à s'être créée pour faire entendre sa voix. Contrairement à l'Association RN164 Mûr-de-Bretagne, celle-ci se bat pour faire adopter la variante mixte du tracé de la RN164. Ce tracé, situé plus au sud, emprunte une partie de la variante sud. L'Associa. Nal.164 est constituée de vingt-cinq membres, notamment des habitants des lieux-dits de Coët Prat, Curlan et Botrain, à Saint-Guen et Mûr-de-Bretagne. Albert Grémy en est le président, Isabelle Bertho la

trésorière, Michèle Le Pottier la trésorière adjointe et Hervé Le Pottier le secrétaire.

Les arguments de l'Associa. Nal.164 n'ont pas pu être développés dans nos colonnes face à ceux de l'Association RN164 Mûr-de-Bretagne. Par souci d'équité, les mêmes questions ont pourtant été posées au président de ce collectif. Ce dernier a refusé d'exprimer le point de vue et les idées de son association dans nos colonnes.

Mûr-de-Bretagne

RN 164 à Mûr : ils disent « non » au tracé Nord

Les habitants de la région de Mûr sont très divisés quant au futur tracé de la RN 164 à 2x2 voies. Après les opposants au tracé Sud, ceux du tracé Nord s'expliquent.

17/03/2016 à 16:07 par Jean-François Podevin



Le tracé Nord contesté par l'association.

Suite et sans doute pas fin du feuilleton de la RN 164. L'association « Associa.Nal.164 » explique pourquoi elle est contre le tracé Nord.

« Le tracé Nord longera le jardin sur deux côtés. On parle de faire un talus pour protéger du bruit, mais dans la réalité, je n'ai plus qu'à fermer les portes... » Marie Defayssse, propriétaire du jardin du Botrain, ne décolère pas. Des années de travail acharné seraient alors ruinés. « Nous avons le label « jardin remarquable » et nous avons été nommés pour intégrer la route européenne des plus beaux jardins. Seuls deux jardins en Bretagne bénéficient de ce classement. Et la RN 164 risque de tout détruire. Car pour obtenir ce label européen, il n'y a pas que la beauté des plantes et du jardin de pris en compte. Il y a aussi le paysage alentour et le bruit... »

“ Si je perds mon label, je mets la clé sous la porte ”

Et la perspective de voir un talus de plusieurs mètres de haut et 12 000 véhicules au bas mot passer quotidiennement à quelques mètres du jardin n'a rien de réjouissant : « Grâce au label européen, des gens du monde entier veulent voir le jardin. J'ai un car d'Australiens prévu en septembre, et des demandes de visites d'Européens de tous les pays, mais aussi d'Américains... En 2014, j'ai eu près de 7000 visiteurs. C'est simple. Je perds mon label et donc mon entreprise (deux salariés et des saisonniers) n'a plus qu'à mettre la clé sous la porte. »

La RN 164 à 10 mètres de la maison

Ce n'est pas la seule à être directement impactée par l'éventuel tracé Nord de la déviation de Mûr : « deux exploitations agricoles sont pratiquement condamnées. Non seulement elles perdront beaucoup d'espace (5,8 et 8 hectares), mais les champs restant seront difficilement exploitables et en plus les propres habitations des agriculteurs concernés perdront toute leur valeur. L'une d'entre elles sera à 10m de la route... Ces agriculteurs subiront alors une double peine. Ce sont deux entreprises qui sont directement menacées. Quand on connaît les difficultés du monde agricole actuellement, c'est très grave. Surtout que cela va à l'encontre des préconisations faites aux communes, de ne plus consommer de terrain agricole pour construire routes, zones commerciales ou industrielles, lotissements » souligne pour sa part Albert Grémy. Il avait été le premier à s'inquiéter du projet, dans nos colonnes, le 30 août 2013, et avait créé l'association le 29 juin 2013.

“ Ils ont acheté sans qu'on les informe ”

Mais force est de reconnaître que depuis, certains ont fait fi de cette inquiétude : « De nouveaux habitants, à St Guen, ont acquis une maison en août dernier. Personne ne les a informés de l'existence de ce projet. On les a laissés investir... »

Et cette carence d'informations ne s'arrête pas là : « pour la réunion de Mûr, du 27 janvier dernier, on a l'impression que les invitations ont été faites au petit bonheur la chance. Certaines personnes non concernées ont été conviées et d'autres directement concernées n'ont jamais reçu d'invitations ».

Ce que veut l'Associa.Nal.164

Pour Albert Grémy et les membres de son association, l'affaire se résume en une phrase : non au tracé Nord. Celui qui a la préférence de la Direction de l'aménagement des routes...

A leurs yeux, la solution la moins pénalisante serait un retour au projet initial (celui qui avait fait l'objet d'une DUP, laquelle, devenue caduque, a conduit à reprendre les études de l'aménagement de la déviation de Mûr à zéro...).

“ Que l'Etat tienne compte des investissements déjà engagés ”

« Il serait essentiel que l'Etat tienne compte des investissements qu'il a engagés (expropriations procédant à l'expulsion des propriétaires de l'époque), par l'aménagement sur place de la RN 164. Et pourquoi ne pas mettre à profit l'espace libéré à Pont Quemer pour aménager non pas deux, mais un unique rond-point ? » Mais on sait que l'Etat a (un peu vite, sans que les explications données ne soient très convaincantes), abandonné cette voie. Alors à défaut de revenir à un projet qui pourtant « satisferait sans doute la majorité des riverains », les membres de l'association souhaiteraient voir le tracé Sud ou mixte choisi. Les arguments ont déjà été développés dans ces colonnes notamment par le maire de Mûr : meilleure visibilité sur la commune de Mûr et la zone industrielle de Guergadic ; impact mieux réparti sur davantage d'exploitations agricoles, et qui donc ne générerait pas les mêmes conséquences...

En attendant le choix (en juin ?) l'association va vraisemblablement lancer une pétition, et envisage d'ores et déjà des recours devant la justice...

« 22530 Mûr-de-Bretagne

Jean-François Podevin

- **Annexe 12** : Avis institutionnels reçus

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-GUEN
SEANCE DU LUNDI 8 FEVRIER 2016

Date de Convocation : Jeudi 21 Janvier 2016

Membres du Conseil

Municipal:

en exercice: 11

présents : 10

votants : 10

L'an deux mil seize, le huit février, à vingt heures, 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.
M DESBOIS. M LE MARCHAND. Mme BERTHO. M. LACOSTE, Mme LE
CLEZIO. M ROCABOY.

Absent : M. Christophe CADAIN

Monsieur Jean Pierre LACOSTE a été nommé secrétaire.

2016/2

Avis du Conseil Municipal sur la RN 164

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. Le bilan de cette concertation a été présenté le 2 février 2015.

Le 29 juin 2015, lors du Comité de suivi, une quatrième variante a été proposée.

Monsieur le Maire rappelle au Conseil les différentes 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 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.

Variante « mixte »

La variante mixte emprunte le tracé de la variante nord en partie ouest et variante sud en partie est. Cette variante a les avantages et inconvénients respectifs de la variante nord dans le traversée du Poulancre et de la variante Sud dans le passage au Sud de la zone d'activités.

Cette variante

- s'éloigne des habitations de Pont Quémer mais se rapproche de Kerbotin
- est plus longue de la variante Nord et légèrement moins longue que la variante sud
- de manière analogue à la variante Sud, les talus des déblais dans la butte de Kerbohalen seront perceptibles depuis les hameaux situés au Sud de la RN 164 actuelle ainsi que depuis le versant sud du Talweg du ruisseau de St Guen.

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 11 septembre 2014

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 16 octobre 2015 donnant un avis favorable sur le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée,

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,

Considérant le courrier des Maires de Mûr de Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Caurel et Saint-Guen adressé à la DREAL en date du 30/11/2015 proposant une solution alternative aux différents tracés proposés

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

EST FAVORABLE au tracé de la variante mixte améliorée, proposée dans le courrier en date du 30/11/2015,

Cette variante mixte améliorée, privilégiant le passage par Pont Quémer, prend en considération les points suivants :

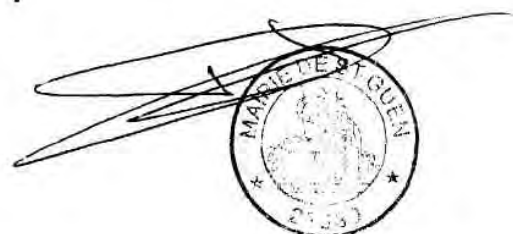
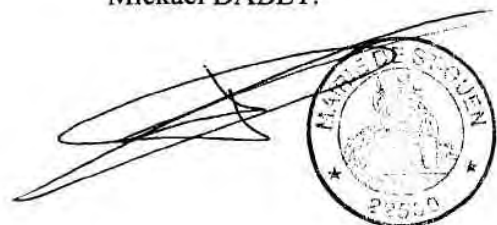
- Reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'Etat après expropriation
- Limitation de l'impact sur Curlan par la suppression du Rond Point et évitant ainsi l'impact sur un maximum de propriétés bâties et non bâties en conservant le tracé de l'actuelle RN 164.
- Par conséquent, l'aménagement d'un seul rond point sur Pont Quemer sera suffisant
- Ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale par un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités.

SOLLICITE les services de la DREAL pour maintenir le demi-échangeur sur la commune de Caurel
DEMANDE aux services de la DREAL d'obtenir un visuel permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie à hauteur de Curlan-Pont Quemer en particulier.

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire,
Mickaël DABET.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification
le 11/02/2016

Le Maire,
Mickaël DABET.



COMMUNE DE MUR DE BRETAGNE COTES D'ARMOR

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil quinze, le onze février à dix-neuf heures trente, 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 – JOUANNIC Marie-Noëlle– LORETTE Marianne – LOUESDON Danielle - 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

Excusé : M. DELHAYE Benoît

Pouvoirs : LE BOUDEC Eric à LE CORRE Roselyne, LE GOFF Nathalie à LOUESDON Danielle

Secrétaire de séance : PICHARD Jean-Philippe

Date de convocation : 2 février 2015

Nombre de conseillers : en exercice : 19 - présents : 18 - votants : 18

OBJET : Mise à 2 x 2 voies de la R.N. 164 - aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne : concertation publique complémentaire, avis du conseil.

Monsieur le Maire expose que, du 18 janvier au 12 février 2016, un nouveau temps d'échanges et d'information a été organisé sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne. Il permet aux habitants des communes concernées, aux collectivités, et à tous les usagers de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires et de s'exprimer sur les nouvelles variantes du projet.

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 : ce sont ainsi près de 237 M€ de crédits (dont 145 M€ pour la partie costarmoricaïne) qui ont été inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour que l'ensemble des projets en cours se concrétisent.

L'Etat et la Région Bretagne sont mobilisés pour faire avancer l'ensemble des opérations, dans le respect des objectifs de calendrier fixés, tout en veillant à la qualité de la concertation et à la prise en compte des enjeux de chaque territoire.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, qui concerne une section de 11 km de longueur environ, 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 uniquement sur une partie du tracé, de Colmain au franchissement du Poulancré.

Une première concertation publique s'est tenue du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public trois variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud ») : l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

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

L'État a donc mené, pendant l'année 2015, des études complémentaires, dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés facilitant la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher, si possible, des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts.

Les résultats de ces approfondissements font l'objet d'une **concertation publique complémentaire** sur le projet, organisée **du 18 janvier au 12 février 2016**.

A l'issue de cette nouvelle phase, il s'agit toujours pour l'État, en lien avec la Région Bretagne, de retenir une variante qui sera approfondie voire modifiée et améliorée. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Le conseil municipal est amené à donner un avis dans le cadre de la concertation publique qui se déroule du 18 janvier au 12 février 2016.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- **la variante Sud** : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long ;
- **la variante Nord** : il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain ;
- **la variante Mixte** : il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Monsieur le Maire expose que la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraires de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation sur la RN 164.

Les variantes mixte et Nord permettent une circulation normale pendant la période des travaux. Ces deux possibilités sont donc à privilégier.

La variante Nord a nettement la préférence de la DREAL dans le dossier de concertation publique notamment au niveau technique.

La variante mixte Nord-Sud reprend les avantages de la variante Sud – initialement proposée par Madame LE CLEZIO, conseillère générale de l'ancienne mandature - mentionnés dans l'avis précédent du 26 août 2014, c'est-à-dire :

- visibilité économique de la Z.A. de Guergadic déjà aménagée, prochainement desservie par la fibre optique, susceptible d'accueillir de nouvelles entreprises, permettant la pérennisation des emplois sur zone et le développement de cette même zone ;

- visibilité de l'agglomération.

Il faut comparer avec la réalisation routière de la RN 164 chez nos voisins de Loudéac et Gouarec. Dans le premier cas, la route donne vie au territoire ; dans le second, elle ignore l'agglomération et l'activité économique.

En cas de choix pour la variante mixte Nord-Sud, ce choix doit être conditionné aux modifications possibles – conformément au dossier et dans la continuité de la proposition des maires de Caurel, Saint-Guen, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Mûr-de-Bretagne du 30 novembre 2015 – notamment en évitant l'aménagement d'un rond-point sur Kerbotin, voire en réalisant un rond-point unique sur le carrefour actuel de Pont-Quémer.

Quelle que soit la variante retenue, il conviendra de faire évoluer le projet comme il est prévu dans le dossier de concertation : aménagements divers (aménagement foncier, léger déplacement d'échangeur et de rond-point ...).

Monsieur le Maire propose de voter à bulletin secret et sollicite l'accord du conseil municipal à cet effet. Le conseil, à l'unanimité, se prononce favorablement.

LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,

se prononce :

- pour la variante Nord : 3
- pour la variante Sud : 0
- pour la variante mixte : 8
- abstentions : 7.

Affiché et transmis le 12 février 2016,
à la Sous-Préfecture de Guingamp.

Pour extrait certifié conforme
au registre des délibérations,

Le Maire,
Hervé LE LU



Le Maire,
Hervé LE LU



| | |
|--|---|
|  <p>Communauté Intercommunale pour le Développement de la Région et des Agglomérations de Loudéac</p> | <p>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU COMMUNAUTAIRE</p> <p><i>Prises par délégation du Conseil Communautaire (délibération n° 2015.125 du 03.11.2015)</i></p> |
| <p>SEANCE DU MARDI 02 FEVRIER 2016</p> | |
| <p><u>Etaient présents</u> : Guy LE HELLOCO – Yohann HERVO – Jean-Louis MARTIGNE – Annie ROBERT – Pierre-Yvon CORBEL – Benoît LARVOR – Catherine JOURNEL – Anne CHARLES – Jean-Pierre GUILLERET – Yvon LE JAN – Daniel THOMAS – Jean-Noël LAGUEUX – Jean-Pierre LE BIHAN – Gérard HUET – Christophe LE HO – Monique COLLET – Joël CARREE – Romain BOUTRON – Pierrick LE CAM – Gilles THOMAS – Georges LE FRANC – Alain GUILLAUME – Pierre PICHARD – Nicole LE COUEDIC – Jean-Yves HARNOIS – Daniel LE GOFF – Joseph COLLET – Yves LE PLENIER.</p> <p><u>Etaient absents excusés</u> : Sébastien GILLOT (pouvoir à M. Daniel LE GOFF), Xavier HAMON, Ange HELLOCO, Mickaël DABET, Guy QUERE.</p> <p><u>Etaient absents</u> : Laurent BERTHO, Christian LE RIGUIER.</p> <p><u>Etait également présent</u> : Jean-Pierre ETIENNE.</p> <p><u>Personnel administratif</u> : Franck LE PROVOST.</p> <p>Monsieur Yvon LE JAN est désigné comme secrétaire de séance.</p> | |

B-2016.001 MISE A 2 X 2 VOIES DE LA R.N. 164 – AMENAGEMENT DU SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE : CONCERTATION PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE, AVIS DU BUREAU COMMUNAUTAIRE

Monsieur le Président expose que, du 18 janvier au 12 février 2016, un nouveau temps d'échanges et d'information a été organisé sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne. Il permet aux habitants des communes concernées, aux collectivités, et à tous les usagers de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires et de s'exprimer sur les nouvelles variantes du projet.

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 : ce sont ainsi près de 237 M€ de crédits (dont 145 M€ pour la partie costarmoricaine) qui ont été inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour que l'ensemble des projets en cours se concrétisent.

L'État et la Région Bretagne sont mobilisés pour faire avancer l'ensemble des opérations, dans le respect des objectifs de calendrier fixés, tout en veillant à la qualité de la concertation et à la prise en compte des enjeux de chaque territoire.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, qui concerne une section de 11 km de longueur environ, 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.

Une première concertation publique s'est tenue du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public trois variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud ») : l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

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

L'État a donc mené, pendant l'année 2015, des études complémentaires, dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés facilitant la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher, si possible, des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts.

Les résultats de ces approfondissements font l'objet d'une **concertation publique complémentaire** sur le projet, organisée **du 18 janvier au 12 février 2016**.

A l'issue de cette nouvelle phase, il s'agit toujours pour l'État, en lien avec la Région Bretagne, de retenir une variante qui sera approfondie voire modifiée et améliorée. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Le bureau communautaire est amené à donner un avis dans le cadre de la concertation publique qui se déroule du 18 janvier au 12 février 2016.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- **la variante Sud** : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long,

- **la variante Nord** : il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain,

- **la variante Mixte** : il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Monsieur le Président expose que la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraires de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation sur la RN 164.

Les variantes mixte et Nord permettent une circulation normale pendant la période des travaux.

COMMUNE DE SAINT-MAYEUX

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Ces deux possibilités sont donc à privilégier.

La variante Nord a nettement la préférence de la DREAL dans le dossier de concertation publique.

La variante mixte Nord-Sud reprend les avantages évoqués dans l'avis précédent du 26 août 2014 :

- visibilité économique de la Z.A. de Guergadic déjà aménagée, prochainement desservie par la fibre optique, susceptible d'accueillir de nouvelles entreprises, permettant la pérennisation des emplois sur zone et le développement de cette même zone ;
- visibilité de l'agglomération ;
- vitrine promotionnelle de l'habitat.

L'exemple de la réalisation routière au niveau de Loudéac est très probant, contrairement à Gouarec où la route ignore l'agglomération et l'activité économique. Cette route doit aussi donner vie au territoire.

En cas de choix pour la variante mixte Nord-Sud, ce choix doit être conditionné aux modifications possibles – conformément au dossier et dans la continuité de la proposition des maires de Caurel, Saint-Guen, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Mûr-de-Bretagne du 30 novembre 2015 – notamment en évitant tout autre aménagement de rond-point sur Kerbotin, voire en réalisant un rond-point unique sur le carrefour actuel de Pont-Quémer.

Quelle que soit la variante retenue, il conviendra de faire évoluer le projet comme il est prévu dans le dossier de concertation : aménagements divers (aménagement foncier, léger déplacement d'échangeur et de rond-point ...).

Le bureau communautaire après en avoir délibéré à l'unanimité, SE PRONONCE pour la variante mixte.

Certifiée exécutoire par publication
et envoi à la Préfecture le 12 FEV. 2016

Le Président,
Guy LE HELLOCO.



Le quatre février deux mil seize, à vingt heures, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie sous la présidence de Monsieur Guy QUERE, Maire.

PRESENTS : CHATEAU TILLY Edith, LE BRONNEC Françoise, LE CAM Marina,
LE LAY Jean-Luc, CALU Michel, LE BLANC-PERNET Aurélie,
BOSCHER Elodie, JEGO Elisabeth, LE BRIS Bertrand.

ABSENTS EXCUSES : AUBIN Vincent, BOSCHER Hervé, LOTOUT
MATTEWS Guy.

SECRETAIRE DE SEANCE : CHATEAU TILLY Edith.

OBJET : Demi-échangeur de Caurel

Monsieur le Maire expose au conseil municipal que le futur tracé de la RN 164 ne prévoit pas de sortie à proximité du bourg de Caurel.

Le tourisme étant la principale activité économique, grâce notamment au site de «Beau-Rivage», l'entrée de Caurel doit être bien identifiée et facile d'accès. C'est pourquoi, le demi-échangeur réclamé par la Commune de Caurel est pleinement justifié et vital pour son développement économique.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal de Saint-Mayeux :

Demande donc aux services de l'Etat d'inclure ce demi-échangeur dans le futur projet de tracé de la RN 164 au niveau de Caurel.

FAIT ET DELIBERE EN MAIRIE LES JOUR, MOIS ET AN SUSDITS.

Pour copie conforme,
Le Maire,





EST-DMOI-RB-A 075
République Française

Caurel, le 23 février 2016

Monsieur le Maire de Caurel

22530 CAUREL

à

Monsieur Alain BRAGUIER
Responsable d'opérations
DREAL Bretagne IST / DMOI
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES Cédex

REÇU LE
29 FEV. 2016
DREALIST

Objet : RN 164 - mise à 2 x 2 voies -
aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne.

Monsieur,

Suite à votre demande, je vous fais parvenir, en retour, le registre mis à la disposition du public.

Vous trouverez en pièces jointes :

- une délibération du Conseil Municipal de la commune de Saint-Mayeux réuni en date du 4 février dernier,
- une délibération du Conseil Municipal de la commune de Caurel réuni en date du 18 septembre 2014.

Je vous précise qu'une nouvelle délibération concernant le demi-échangeur sera prise lors de la prochaine réunion du Conseil Municipal prévue le 4 mars prochain.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma respectueuse considération.

Le Maire,

J.L. MARTIGNE



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 DUCELLIER.
le 20/09/2014 Absente excusée : Mme BURLLOT donnant procuration à Mme JEGO.

Madame Annie DUCELLIER 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

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

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHE
SEANCE DU MARDI 23 FEVRIER 2016

Membres du Conseil Municipal:

en exercice: 10
présents : 10
votants : 10

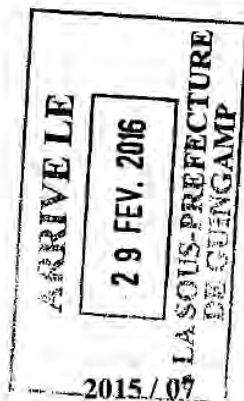
Date de convocation : 16 février 2016

L'an deux mil seize, le vingt-trois février, 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. LE MAUX Jacqueline. DAWSON Collin.

Absent : (Néant)

Mme LE MAUX Jacqueline a été nommée secrétaire.



**Objet : Mise à 2 x 2 voies de la R.N. 164 – Aménagement du secteur de Mur de Bretagne
Concertation publique complémentaire et avis du Conseil Municipal**

Dans le cadre de l'aménagement de la R.N. 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal de la concertation publique complémentaire qui a été menée du 18 janvier 2016 au 12 février 2016. Pendant cette période, chacun (Habitants, Usagers, Collectivités) a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis. Un registre était disponible en Mairie aux heures d'ouverture au public de la Mairie pour les personnes qui souhaitaient faire part par écrit de leurs remarques, suggestions, et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr de Bretagne, qui concerne une section de 11 km de longueur environ, se situe entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est. Il reliera la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Caradec.

Monsieur le Maire présente les trois variantes soumises à la concertation complémentaire :

- **La variante Sud** : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre.
- **La variante Nord** : il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon anti-bruit au niveau du jardin du Botrain
- **La variante Mixte** : il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la Vallée du Poulancre. En partie Est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Monsieur le Maire ajoute que, quelle que soit la variante retenue, il conviendra de faire évoluer le projet comme il est prévu dans le dossier de concertation, par des aménagements divers (aménagement foncier, léger déplacement d'échangeur et de rond-point ...).

Monsieur le Maire propose au Conseil Municipal de voter à bulletin secret et sollicite l'accord des membres du Conseil Municipal. Le Conseil Municipal se prononce favorablement à l'unanimité.

Le Conseil Municipal de Saint-Gilles-Vieux-Marché, après avoir voté et délibéré, se prononce pour la variante Mixte à l'unanimité.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Laurent BERTHO.



Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification

le 26 FEV. 2016
Le Maire,
Laurent BERTHO.



REÇU LE
- 2 MARS 2016
DREAL/IST

Séance du 22 Février 2016

L'an deux mil seize et le vingt-deux février, à vingt heures trente, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué (*convocations expédiées le 15/02/2016*) 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 15/02/2016

Présents : MM. GUILLAUME Alain - BAUD Thérèse - LE MAINTTEC Christophe - THOMÉ Valérie - SAGUET Emmanuelle - COJEAN François - NOGUES Loïc - OLLITRAULT Michelle - SHEWARD Sandra - CHEREL Nolwen - LE CLEZIO Valérie - GLOUX Ingrid - Daniel PETIOT

Absents excusés : ANDRE Philippe
MORIN Daniel

Secrétaire de séance : SAGUET Emmanuelle

**Objet : Aménagement de la RN 164 dans le secteur de
Mûr de Bretagne - nouvelle concertation publique**

Lors de la séance du Conseil Municipal du 10 janvier 2016, la présentation du dossier de la nouvelle phase de concertation publique a été faite à l'assemblée délibérante. Chaque élu ayant ainsi, depuis cette réunion, pu prendre connaissance du dossier.

Ainsi, le Conseil Municipal, à l'unanimité, n'émet pas d'observations particulières sur ces études complémentaires.

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 26/02/2016



EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-CONNÉC
SEANCE DU LUNDI 22 FEVRIER 2016

Membres du Conseil

Municipal:
en exercice: 10
présents : 08
votants : 08

Date de convocation : 17 Février 2016

L'an deux mil seize, le vingt-deux février, 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.

Absents : Mr BELHEN Frédéric et Mr BOCHER Pierrick.

Mr AUFFRET Jean-Pierre a été nommée secrétaire.

2015 / 07

Objet : Projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal qu'une nouvelle concertation publique sur le projet de l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne a été organisée du 18 janvier 2016 au 12 février 2016. Pendant cette période, chacun (Habitants, Usagers, Collectivités) a pu s'informer sur ce projet et exprimer son avis sur cet aménagement et sur les trois variantes proposées.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal renouvelle son avis initial, émis dans une délibération en date du 29 octobre 2015. Il souhaite alerter les autorités sur les éventuelles conséquences dramatiques sur des propriétés, situées à proximité du carrefour de Pont-Quémer, impactées fortement notamment par la variante sud dite optimisée.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-préfecture
et publication ou notification
le

26 FEV. 2016
Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-CONNÉC
SEANCE DU JEUDI 29 OCTOBRE 2015

Membres du Conseil

Municipal:
en exercice: 10
présents : 10
votants : 10

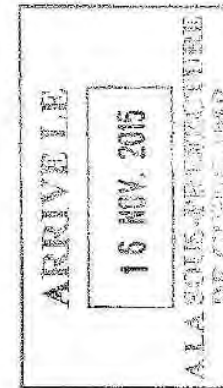
Date de convocation : 23 octobre 2015

L'an deux mil quinze, le vingt-neuf octobre, 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. Mr BOCHER Pierrick.

Absent : (Néant)

Mr CABON Gilbert a été nommé secrétaire.



2015 / 08

Objet : Projet de bilan de concertation publique concernant le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, entre Caurel et Colmain

Le Conseil Municipal prend connaissance du projet de bilan de la concertation publique qui a été menée au 10 juin au 11 juillet 2014, concernant le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, entre Caurel et Colmain.

Le bilan arrête le programme que l'Etat propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiés et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Le Conseil Municipal doit émettre un avis sur ce projet de bilan avant son approbation finale.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal émet un avis favorable sur la globalité du dossier, mais il souhaite alerter cependant les autorités sur les éventuelles conséquences dramatiques sur des propriétés, situées à proximité du carrefour de Pont-Quémer, impactées fortement notamment par la variante sud dite optimisée.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-préfecture
et publication ou notification
le

13 NOV 2015
Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DES COTES-D'ARMOR

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE CAUREL

SEANCE DU QUATRE MARS 2016

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 seize et le quatre mars à dix-huit 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 Mr Jean-Louis MARTIGNE, Maire de la commune de CAUREL.

Date de la convocation : Présents : Mr MARTIGNE, Mme JEGO, Mr LE DORNER,
le 29/02/2016 Mme BURLLOT, Mr COJEAN, Mr GUILLOÏC, Mr NICOLAS.

Date d'affichage : Mr LAHAY, Mme DROLEZ-COSSON, Mme DUCELLIER,
le 08/03/2016 Absent excusé : Mr LOUARGANT donnant procuration à Mr MARTIGNE.

Madame Viviane BURLLOT a été nommée secrétaire.

Route Nationale n° 164 - demi-échangeur.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents, le Conseil Municipal exige que le demi-échangeur initialement prévu avec la mise à deux fois deux voies de la Route Nationale n° 164, soit réalisé.

Il en va de la survie touristique de notre commune qui compte 6 restaurants, un artisan verrier, un médecin à partir du 1er juillet 2016, un gîte d'étape et un bureau de l'Office de Tourisme du Centre Bretagne à Beau Rivage, près de la plage.

Pour extrait certifié conforme,

LE MAIRE,

J.L. MARTIGNE



Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
le 8 mars 2016
et publication ou notification
du 8 mars 2016



M. le Préfet de la Région Bretagne
DREAL
IST/DMOI
10 Rue Maurice Fabre
CS 96515
3 Avenue de la Préfecture
35065 RENNES CEDEX

références 2016 / 1761
service Infrastructures
poste 02 96 62 61 88

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé pour avis le complément de dossier de la concertation concernant le projet de doublement de la RN 164 sur le secteur de Mûr de Bretagne.

Préalablement à l'analyse de votre dossier, je tenais à vous rappeler l'attachement des collectivités locales, communes et communauté de communes, pour que le demi-échangeur de Caurel soit réalisé dans le cadre de cette opération. Les engagements pris par l'État par le passé nécessiteront à mon sens d'argumenter l'absence de cet échangeur dans votre projet. Je tiens à vous rappeler que le Conseil départemental s'est toujours positionné pour une desserte de qualité de la commune de Caurel par l'est – ce quelle que soit l'option définitive retenue sur la question de ce demi-échangeur.

A l'analyse du dossier des variantes, j'ai noté les points suivants :

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

A ce stade, il apparaît que la variante mixte présente à mon sens une base de compromis acceptable.

Cette solution présente également l'intérêt d'être compatible avec un raccordement sur la RN 164 du projet de déviation sud-est de Mur de Bretagne.

Enfin, je souhaite vous préciser toute l'importance que j'attache aux procédures de déclassement liées à ce projet.

Un contact entre nos services sur ces sujets mériterait d'être engagé sans tarder.

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


Alain CADEC



Le vice-président du Conseil régional de Bretagne
Besprezidant Kuzul-rannvro Breizh

Monsieur Pierre LAMBERT
Préfet des Côtes d'Armor
1 place du Général De Gaulle
BP 2370
22023 SAINT BRIEUC Cedex 1

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@bretagne.bzh

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances
N° : 136233/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 25 FEV. 2016

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

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 31 décembre 2015, vous sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mûr-de-Bretagne qui a été soumis à une nouvelle concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016. En effet, la première concertation sur le projet dans ce secteur, qui s'était déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014, avait permis d'écarter la variante « aménagement sur place » mais pas de dégager un consensus entre les deux autres variantes « Nord » et « Sud ».

Le dossier détaillant cette nouvelle concertation, annexé à votre courrier, présente, analyse et compare trois variantes : la variante « Sud (tracé Sud initial optimisé), la variante « Nord » (tracé Nord initial optimisé) et une nouvelle variante « Mixte » qui avait été demandée au cours de la première concertation (combinaison des variantes Sud sur la partie Est et Nord sur la partie Ouest).

Après analyse du dossier, il en ressort :

- **Variante « Sud »** : estimée à 102M€ (coût le plus élevé), cette variante est la plus pénalisante à la fois pour le milieu naturel en générant des impacts difficilement réductibles (espèces protégées, zones humides...) mais également vis-à-vis de l'insertion dans le paysage au niveau de la traversée de la vallée du Poulancré (remblais et viaduc bas disgracieux). De manière plus générale, cette variante crée une coupure physique franche et irréversible entre le hameau de Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne.

.../...

Copie à : M. Poivre (DREAL)

- **Variante « mixte »** : estimée à 99M€ (coût intermédiaire), cette variante ne présente pas de contrainte très marquée. Elle est effectivement légèrement plus défavorable pour le milieu humain (proximité Pont Quémer) et surtout, comme la variante « Sud », elle sépare le hameau de Curlan du centre de Mûr-de-Bretagne.
- **Variante « Nord »** : estimée à 95M€ (coût le plus bas), à l'instar de la variante « Mixte », cette variante apparaît relativement nuancée vis-à-vis des critères humains, paysagés etc... Toutefois, je note qu'elle est sensiblement plus défavorable concernant l'activité agricole (cette variante impacte véritablement deux exploitations contre une seule pour la variante « Sud » - variante « Mixte » moins impactante). La variante « Nord » est la seule variante qui ne sépare pas Curlan du centre de Mûr-de-Bretagne.

En conclusion, la variante « Nord » m'apparaît, de manière relative, être un projet plus « durable » qui préserve mieux la vallée du Poulancré (viaduc haut mieux intégré notamment) et la jonction naturelle entre Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne. Pour autant, la Région est soucieuse de la pérennité des exploitations agricoles impactées par cette variante c'est pourquoi, elle restera vigilante, si cette variante est retenue à l'issue de la phase de concertation, tout le temps de la procédure précédant les travaux pour que des mesures d'accompagnement satisfaisantes soient proposées et acceptées par les exploitations les plus impactées.

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

Le Vice-président en charge des transports et
des mobilités en Bretagne.

Gérard LAHELLEC



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

 REÇU LE
 28 JAN. 2016
 DREALIST

 Rennes, le 25 JAN. 2016
 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

 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 /

16-092

Objet : Projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne**Réf :** Votre courrier IST-DMOI-PAP-D255 du 31 décembre 2015.

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 (conformément à mon courrier n° 14-490 du 26 juin 2014).

Je vous saurais gré de me faire parvenir le projet d'aménagement retenu à l'issue des procédures de Déclaration d'Utilité Publique. Le tracé retenu fera l'objet d'un diagnostic archéologique sur les terrains non aménagés au préalable.

Pour votre information, deux types de démarches permettent de mettre en place un diagnostic archéologique :

1. Si vous souhaitez anticiper les délais liés au dossier d'aménagement, faire évoluer le projet en fonction de la découverte de vestiges dans l'emprise ou bien maîtriser le plus en amont possible des travaux envisagés les éventuelles contraintes liées à la prise en compte du patrimoine archéologique, vous pouvez déposer une « **demande volontaire de réalisation de diagnostic** » préalable à toute demande d'autorisation de travaux (Code du patrimoine, articles L.522-4, L.524-6, R.523-12 et R.523-14) ;
 Dans cette hypothèse, il vous revient de me faire parvenir cette demande comportant le plan parcellaire, les références cadastrales, un descriptif du projet, afin de prescrire le diagnostic dans les deux mois suivant réception du dossier.

J'appelle votre attention sur le fait que la redevance d'archéologie préventive (R.A.P.) s'appliquera sur cette superficie, à raison de 0,53 € par mètre carré (taux actuel révisable au 1^{er} janvier), celle-ci étant supérieure à 3000 m².

2. Si vous ne souhaitez pas anticiper cette procédure, le diagnostic sera alors prescrit après l'enquête publique et la DUP, conformément aux dispositions prévues par le code de l'environnement. La redevance d'archéologie préventive sera alors prélevée conformément aux dispositions prévues à l'article L.524-4 du Code du patrimoine.


Le *diagnostic* vise à identifier la nature et l'état de conservation des vestiges archéologiques susceptibles d'être conservés dans l'emprise du projet. Si des prescriptions techniques ne peuvent être mises en place pour protéger les vestiges reconnus, leur sauvegarde par l'étude devra être réalisée avant les travaux. Une *fouille préventive* pourra alors être prescrite dans les trois mois suivant la réception du rapport de diagnostic par la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie. Le coût de cette seconde opération sera à la charge du maître d'ouvrage du projet d'aménagement, conformément aux dispositions de l'article L.523-8 du Code du patrimoine.

Je vous rappelle que les opérations de diagnostics et de fouilles ne peuvent être réalisées que par des opérateurs agréés par l'Etat.

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


 Yves MENEZ
 Conservateur régional de l'archéologie
 par intérim



M. le PRÉFET DES CÔTES D'ARMOR
Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 8 février 2016

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 nouvelle consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mur de Bretagne et je vous en remercie.

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 parmi les nouvelles propositions la variante nord, qui, à la lecture de l'analyse comparative, me semble être la plus favorable aux intérêts collectifs, et qui nécessite en plus l'investissement le moins élevé.

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

Automobile Club de l'Ouest
Commission Départementale des Côtes d'Armor - 6 place Duguesclin 22.000 Saint-Brieuc
Tel : 02 96 33 16 20 e-mail : aco22@lemans.org

Monsieur le Préfet,

le 31 décembre dernier, vous nous avez demandé un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne.

Il est absolument essentiel que la RN 164 soit mise à 2x2 voies sur l'ensemble de son trajet.

Toutefois nous ne nous estimons pas suffisamment informés pour émettre un avis pertinent quand à la solution technique à privilégier dans le cas d'espèce. Il en va d'ailleurs de même pour le contournement de Châteauneuf du Faou dans le Finistère.

Toutes choses égales par ailleurs, il conviendrait, bien entendu, de ne retenir que la solution dont la mise en oeuvre est la plus rapide car ce dossier traîne depuis trop longtemps.

Dans l'attente de la réalisation définitive de ce chantier vital pour le Centre Bretagne, nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre très haute considération.

Ch. CLECH, Co-Présidente

Union Départementale

CONSOMMATION LOGEMENT ET CADRE DE VIE

des CÔTES D'ARMOR

Allée des Châtaigniers - Boite Postale 20 103

22201 GUINGAMP Cedex

cotesdarmor@clec.org



757-DMOI-M8-8015
ROU DDPP22 Le
12 JAN. 2016

PRÉFET DES COTES D'ARMOR

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
 IST-DMOI-PAP-D255

Saint-Brieuc, le **31 DEC. 2015**

Le Préfet des Côtes d'Armor

à

voir liste des destinataires

REÇU LE

19 JAN. 2016

DREAL/IST

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

P.J. : Dossier de concertation

L'État 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 première concertation sur le projet dans ce secteur s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis 3 variantes de tracé (« Aménagement sur Place », « Nord », « Sud ») et l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Néanmoins, cette concertation, si elle a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur Place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

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

Une nouvelle concertation publique sur ce projet est organisée du 18 janvier au 12 février 2016. 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 12 février 2016 de votre avis sur le projet.**

Afin de faciliter un choix éclairé et pertinent par le maître d'ouvrage, j'insiste sur la nécessité de disposer d'éléments argumentés et précis sur les choix que vous défendrez ou sur les enjeux que vous souhaitez soulever.

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.

TOSCA 1600048 → *non au*
Retour DREAL.

| | | | | |
|------|------------------------------|-----|-----|-----|
| OSI | OSI / OSA / OM | | | |
| Cour | Cou / Reg / Re / Rc / P / OM | | | |
| DIR | SG | SPA | SSA | ENV |
| | | | | |

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

Vu par : *PA* DLR :
 copie
 NUM : totalité nombre *1*

Le Préfet,
 Pierre Lambert

Sujet : TR: RN164-Mur de Bretagne - concertation complémentaire de janvier 2016
De : "> tlf (par Internet)" <tlf@e-tlf.com>
Date : 15/02/2016 11:51
Pour : "Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : Pascal VANDALLE <PVANDALLE@e-tlf.com>, Jean-Francois LINTANFF <jflintanff@e-tlf.com>

Bonjour Monsieur,

Faisant suite à votre message du 10 février, nous vous confirmons par le présent mail que ce projet n'amène aucune remarque de notre part :
 - relatif à la mise en 2x2 voies,
 - relatif aux différentes variantes d'itinéraires.

Recevez, Monsieur, nos meilleures salutations.



Pascal VANDALLE
 Directeur délégué au Pôle
 "Terrestre"

Tél : +33 (0) 1 53 68 40 67
 Mail : pvandalle@e-tlf.com

Immeuble "Le Diapason"
 218 avenue Jean Jaurès
 75019 Paris

Tél : +33 (0) 1 53 68 40 40
 Fax : +33 (0) 1 53 68 40 99
 Site : www.e-tlf.com
 Blog : www.tlf-blog.com

-----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 : mercredi 10 février 2016 15:24
 À : tlf; TLF OUEST; Jean-Francois LINTANFF
 Objet : RN164-Mur de Bretagne - concertation complémentaire de janvier 2016

Bonjour,

Par courrier du 31 décembre 2015, ci-joint, vous avez été destinataire du dossier de concertation complémentaire relatif à l'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne en vu de recueillir votre avis attendu pour le 12 février 2016.

je vous indique que le dossier ainsi que des documents complémentaires illustratifs sont également téléchargeables sur le site de la DREAL BRETAGNE :
<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/>
 à la page :
<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn164-amenagement-du-secteur-de-mur-de-bretagne-a3052.html>

Je me permet d'attirer votre attention sur certains éléments des variantes qui peuvent vous intéresser plus particulièrement dans votre profession:
 -la variante nord de 11750m de longueur est la plus courte des trois variantes présentées, de -425m par rapport à la variante mixte et de -510m par rapport à la variante sud (voir page 52 du dossier) -si vous examinez les plans et profils en long téléchargeables sur notre page dédiée vous pourrez également constater que la variante nord est celle dont le cumul des dénivelés (somme des dénivelés des pentes et des rampes) est le plus faible (268.51m cumulé) alors que celui de la Variante mixte est le plus élevé (286.83m cumulés) légèrement supérieur à celui de la variante sud (281.73m).

je vous remercie d'avance pour votre avis sur ce dossier.

salutations

Alain BRAGUIER

Monsieur le Préfet
PREFECTURE des COTES d'ARMOR
BP 2370

22023 ST BRIEUC cedex

Plérin, le 11 février 2016

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 12 février 2016.

Ce dossier concerne une concertation publique complémentaire menée sur le choix de la variante de tracé suite à la concertation ayant été réalisée entre juin et juillet 2014.

Vous trouverez ci-dessous l'avis que nous émettons sur ce projet.

1. Choix de la variante

Le dossier présenté à la consultation complémentaire nécessite une clarification. En effet, au fil de la lecture du document il est à la fois fait état :

- d'une variante dite « mixte » (page 12) combinant dans sa partie Ouest la Variante Nord et la Variante Sud en partie Est. Cette variante utilise la RN164 actuelle comme voie de substitution.
- d'une variante Sud dite « optimisée » (page 20), variante sur laquelle apparaît une voie de substitution empruntant une desserte locale ayant pour effet de couper une exploitation laitière de son parcellaire (exploitation Quero).

Nous comprenons qu'il s'agit de deux options différentes qui nous sont présentées :

Concernant la voie de substitution

Nous sommes opposés à toute option de tracé visant à utiliser la voie rurale au droit de l'exploitation de M. Quero comme voie de substitution et ce, aussi bien en phase travaux qu'en phase définitive. En effet, cela conduirait à la disparition de cette exploitation du fait de la coupure engendrée entre les bâtiments et le parcellaire, rendant toute exploitation normale impossible. Par ailleurs, l'exiguïté de la voie ne permet pas dans sa configuration actuelle le passage de la circulation et nécessiterait un élargissement dont on conçoit mal qu'il ne soit que provisoire compte tenu des aménagements réalisés (giratoire aux deux extrémités)

Aussi, nous sommes très fermement contre cette option de voie de substitution.

Concernant le choix de la variante mixte

Les impacts agricoles sont forts dans les diverses variantes (Nord, Sud, Mixte) consommant dans tous les cas de l'ordre de 53 ha.

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, la qualité agronomique des terres, le rétablissement des accès nous fait considérer la variante mixte (issue de la variante Sud de 2014) comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations, sous réserve qu'il n'y ait aucune voie de substitution dans la zone agricole.

2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

Le positionnement de l'échangeur de Kermur, tel que présenté dans les différentes variantes, handicape très fortement une exploitation laitière tenue par un jeune agriculteur. Outre la surface prélevée sur cette exploitation, la localisation de l'échangeur est particulièrement impactante puisque celui-ci est localisé au sein du parcellaire accessible aux vaches autour de l'exploitation (42 ha accessibles actuellement autour de l'exploitation sur un total de 66 ha).

Ainsi, nous demandons qu'une analyse technique complémentaire soit faite dans le cadre des études à mener permettant d'examiner toutes les options techniques visant à réduire les impacts pour cette exploitation : est-il possible de réduire l'emprise de l'échangeur (existe-t-il des techniques rendant les ouvrages moins consommateurs d'espace) ou de lui prévoir une localisation moins impactante ? Comment rendre accessible le parcellaire de l'exploitation au moindre coût pour l'exploitant et lui assurer une assise foncière de compensation suffisante pour lui permettre de préserver l'accessibilité du troupeau laitier ?

3. Compensations foncières

Compte tenu des éléments développés précédemment, il est essentiel de tout mettre en œuvre pour constituer une réserve foncière conséquente sur le secteur de Mur de Bretagne.

Seule une intervention très en amont du projet permettra le moment venu de faire face aux impacts agricoles de ce projet.

Déjà en alerte sur le secteur, nous demandons 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.

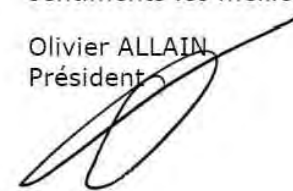
Lorsque les options conduisent à des délaissés de voirie (tronçons de RN non utilisés), nous demandons que ceux-ci soient réaffectés pour un usage agricole.

4. Aménagement foncier

Les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles (53 ha prélevés sur le foncier agricole et démembrement d'exploitations). 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, seul moyen permettant de compenser les dommages causés.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN
Président





Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles des Côtes d'Armor



Monsieur le Préfet
PREFECTURE des COTES d'ARMOR
BP 2370
22023 ST BRIEUC Cedex

Objet : RN 164 Mur de Bretagne
Suivi du dossier : Jean SICOT
02.96.79.22.47

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 12 février 2016.

Vous trouverez ci-dessous l'avis que nous émettons sur ce projet.

Concernant le choix de la variante :

Les impacts agricoles sont fort dans les diverses variantes (Nord, Sud, Mixte) consommant dans tous les cas de l'ordre de 53 ha.

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, la qualité agronomique des terres et le rétablissement des accès nous fait considérer la variante mixte (issue de la variante Sud de 2014), comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations, sous réserve qu'il n'y ait aucune voie de substitution dans la zone agricole.

Suite à ces observations, nous retenons le choix de la variante mixte.

Compensations financières :

Compte tenu des éléments développés précédemment, il est essentiel de tout mettre en œuvre pour constituer une réserve foncière conséquente sur le secteur de Mur de Bretagne.

Seule une intervention très en amont du projet permettra le moment venu de faire face aux impacts agricoles de ce projet.

Déjà en alerte sur le secteur, nous demandons 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.

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.

Aménagement foncier :

Les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles (53 ha prélevés sur le foncier agricole et démembrement d'exploitations). 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, seul moyen permettant de compenser les dommages causés.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Didier LUCAS
Président

Sujet : Fw: Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
De : "!" POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI (par mobile)"
 < pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr >
Date : 12/02/2016 17:33
Pour : Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr, Jocelyne.Boulet@developpement-durable.gouv.fr

Pierre-Alexandre POIVRE

Envoyé depuis mon Mobile Bouygues Télécom

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

Objet : Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
 De : "MARTINEAU Michel (Directeur adjoint) - DDTM 22/direction"
 < michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr >
 À : pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
 Cc : "FALLON Gerard (Directeur) - DDTM 22/direction/dir" < gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr >, "BERNARD Joel (Chef de LUT) - DDTM 22/UT/Loudéac/dir"
 < joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr >

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

De : "MARTINEAU Michel (Directeur adjoint) - DDTM 22/direction"
 < michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr >
 Pour : pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
 Cc : "FALLON Gerard (Directeur) - DDTM 22/direction/dir" < gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr >, "BERNARD Joel (Chef de l'UT) - DDTM 22/UT/Loudéac/dir"
 < joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr >
 Date : Fri, 12 Feb 2016 16:34:06 +0100
 Sujet : Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
 Bonjour,

Trois variantes sont proposées pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, la variante Nord et la variante mixte proposant l'implantation d'un viaduc haut (20 m) pour le franchissement de la vallée du Poulancre, la variante Sud proposant un viaduc bas (9 m).

Au vu des informations disponibles dans le dossier, le viaduc bas semble bien plus impactant pour l'environnement : d'une part, la continuité écologique au niveau de la vallée serait bien moins perméable, notamment pour les espèces volantes (chauves-souris et oiseaux) pour qui le risque de collision serait renforcé, et d'autre part, la superficie de boisements impactés par le tracé retenu est plus importante que pour les autres variantes.

En outre, le tracé de la variante Sud se rapproche dans la partie Ouest de la vallée du Poulancre d'un boisement présentant un intérêt particulier au titre de Natura 2000, ce qui n'est pas le cas des deux autres variantes qui passent légèrement plus au sud. Cette solution variante me paraît devoir être écartée, compte tenu de son impact très fort sur l'environnement.

Entre les variantes Nord et mixte, la une différence importante semble résider dans la superficie de zones humides détruites, la variante Nord étant plus impactante (4.2 ha au lieu de 3.3 ha).
 La variante mixte engendre toutefois une coupure supplémentaire sur le ruisseau du St Guen mais ce franchissement peut être conçu de manière à ne pas engendrer d'obstacle au passage des poissons ou de la loutre.
 Cette variante mixte est également plus défavorable pour l'enjeu humain, car elle passe très près du hameau de Pont-Quémer et isole Curlan du reste de la commune de Mûr-de-Bretagne.

La variante Nord est enfin la solution la moins coûteuse.

Aussi, sur la base de ce dossier de concertation, la DDTM exclut la variante Sud et

se positionne en faveur des solutions variante Nord et variante Mixte avec un léger avantage pour cette variante mixte qui permet de minimiser les impacts sur les milieux naturel et agricole mais qui est plus pénalisante pour l'enjeu humain.

Bien cordialement, .

MARTINEAU Michel
 DDTM des Côtes d'Armor
 Directeur-adjoint

Tel 02 96 62 70 03
 Mel michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr

Le 07/01/2016 13:36, -POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI (par serveur local interne) a écrit :

Bonjour,

dans le cadre de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, une concertation publique complémentaire est menée du 18 janvier au 12 février 2016.

Vous trouverez ci-joint sans plus attendre le dossier de concertation ainsi que le courrier de saisine du Préfet des Côtes d'Armor, pour avis d'ici le 12 février. Ils vous sont adressés parallèlement par voie postale.

Les dossiers seront disponibles sur notre site Internet et en mairie le 15 janvier prochain. La concertation publique sera annoncée par voie de presse en début de semaine prochaine. Les riverains ont été informés par un courrier individuel il y a quelques jours.

Cordialement

Pierre-Alexandre Poivre

DREAL Bretagne - Service Infrastructures Sécurité Transports
 Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
 10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES
 Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23

Sujet : RE: RN164-Mur de Bretagne - concertation complémentaire de janvier 2016
De : "> Alain (par Internet)" <alain.fede22@orange.fr>
Date : 04/03/2016 14:36
Pour : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,
Sans porter de choix sur le scénario à retenir, nous vous réitérons notre avis de principe et demandons à ce que les aménagements à réaliser se fassent sans impact durable sur la continuité écologique et dans les règles de l'art en ce qui concerne la réalisation des bassins de rétentions.
Cordialement

-----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 3 mars 2016 11:25
À : federationpeche22@orange.fr; Alain <alain.fede22@orange.fr>
Objet : RN164-Mur de Bretagne - concertation complémentaire de janvier 2016

Bonjour,
Comme lors de la concertation précédente vous aviez formulé un avis de principe sur les continuités écologiques et hydrologiques et que je n'ai pas reçu de nouvel avis de votre part, je me permets de vous relancer pour savoir si vous formulez un avis.
Je vous précise que ces aspects sont notamment traités en pages 42-43 et 48 du dossier.

salutations

Alain BRAGUIER
responsable d'opérations
DREAL BRETAGNE
0299334484

Le 10/02/2016 15:43, BRAGUIER Alain - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT a écrit :

Bonjour,
Par courrier du 31 décembre 2015, ci-joint, vous avez été destinataire du dossier de concertation complémentaire relatif à l'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne en vue de recueillir votre avis attendu pour le 12 février 2016.

je vous indique que le dossier ainsi que des documents complémentaires illustratifs sont également téléchargeables sur le site de la DREAL BRETAGNE :
<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/>
à la page :
<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn164-amenagement-du-secteur-de-mur-de-bretagne-a3052.html>

je vous remercie d'avance pour votre avis sur ce dossier.

salutations

Alain BRAGUIER
responsable d'opérations
DREAL BRETAGNE
0299334484



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes
Ouest

Direction

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

Nos réf. : 2016-01-28 N164 Mûr de Bretagne
Aménagement à 2*2 voies
Vos réf. : Concertation publique complémentaire
Affaire suivie par : PESR / District de Saint-Brieuc
Tél. 02 99 33 47 60 – Fax : 02 99 33 47 72
Courriel : pesr.direction.diro@developpement-durable.gouv.fr

Rennes, le 12 FEV. 2016

Le Directeur interdépartemental des routes

à

Monsieur le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports
Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale

Objet : RN164 – Aménagement à 2*2 voies dans le secteur de Mûr de Bretagne
(section Caurel-Colmain) – Concertation publique complémentaire
PJ : 0

Dans le cadre de la concertation publique relative au dossier cité réalisée de juin à juillet 2014, il n'y a pas eu de réel consensus sur les 3 variantes proposées. Cependant, à l'issue de la consultation, seule la variante « aménagement sur place » a été écartée.

À noter que dans le cadre de ladite concertation, la DIR Ouest s'est prononcée en faveur de la variante Nord dans son avis du 03 octobre 2014

Par note en date du 31 décembre 2015 le Préfet des Côtes d'Armor souhaite recueillir l'avis des services suite à des études complémentaires réalisées en 2015 et présentées dans le cadre d'une concertation complémentaire.

Cet avis porte sur l'optimisation de la variante Nord et de la variante Sud notamment sur les divers ouvrages de franchissement proposés de la Vallée du Poulancré et sur la variante mixte (combinaison des variantes Nord et Sud de la précédente consultation).
Il complète donc celui en date du 03 octobre 2014.

Nous notons que l'option du demi-échangeur n'est pas reprise dans le présent dossier, ce qui nous paraît cohérent. Nous maintenons en effet qu'un tel ouvrage, associé aux autres échangeurs, ne favoriserait pas l'approche sécuritaire que l'on pourrait attendre d'un tel itinéraire. Le maintien de l'ex-RN164 comme voie de substitution et ses points d'échanges sont suffisants.

Optimisation de la variante Nord :

Nous actons l'amélioration d'un point défavorable de cette variante par la réalisation d'un merlon d'une hauteur de 4,00 m pour masquer le trafic routier visible depuis le site des Jardins du Botrain. Les remarques précédemment émises sont maintenues.

Variante mixte :

Combinaison des deux variantes retenues précédemment, nous maintenons les remarques précédemment formulées, à savoir :

- une préférence pour les échangeurs à lunettes dont la géométrie évite les prises à contre-sens,
- dans la partie Nord, des déblais/remblais limités permettront une meilleure gestion par nos services des aménagements projetés,
- dans la partie Sud, la réalisation d'un viaduc de franchissement selon des contraintes techniques et semble-t-il des remblais assez hauts ne faciliteront pas l'exploitation.

Il faut également rappeler que le PS de la RD767 pourra impacter la visibilité de la potence de la bretelle de sortie dans le sens Brest-Rennes. C'est un point à intégrer lors de la définition des ouvrages.

Optimisation de la variante Sud :

Les remarques précédemment émises sont maintenues.

De 3 solutions esquissées (solutions AetB relatives à la réalisation de 2 viaducs et une voie de substitution et la solution C relative à un seul long viaduc et une longue voie de substitution associée à des ouvrages de rétablissement), seule la solution C a été retenue. Cette dernière étant la moins contraignante sur le plan environnemental et en termes de réalisation comme d'exploitation sous chantier.

Toutefois, l'ouvrage de franchissement présentera des contraintes dynamiques et d'exploitation (cf. avis du 03 octobre 2014).

Ouvrage de franchissement du Poulancre : viaduc

Quelles que soient les variantes, deux types d'ouvrage, à trois travées, sont proposés ; viaduc par caissons précontraints ou viaduc bi-poutre mixte. Ce dernier est la seule proposition pour la variante Sud compte-tenu du choix de la solution C (ci-dessus).

Pour la DIR Ouest le tracé rectiligne d'un ouvrage de franchissement n'en est que mieux au regard de l'exploitation que ce choix se porte pour la variante Nord ou Mixte.

Généralités :

Rappelons la nécessité d'engager dans les meilleurs délais des échanges avec les collectivités territoriales - pour des raisons de partage de compétences ultérieures en matière d'entretien et d'exploitation - pour obtenir leur avis et accords avant les travaux.

Par ailleurs, pour ce qui relève du schéma directeur national directionnel, il convient également d'engager une réflexion avec les collectivités locales notamment en considérant les projets en cours en amont et en aval de Mûr de Bretagne.

Nous souhaitons également qu'au stade des premières esquisses, le "cahier des préconisations techniques de l'exploitant pour la conception des infrastructures routières de la DIRO - juillet 2014" soit pris en compte.

Enfin, le projet intègre le principe des voies de substitutions relatives à la mise à 2*2 voies de la RN164. Celles-ci doivent permettre la circulation des véhicules lents non autorisés sur la RN164 selon son statut final (Cf. article 5 de l'arrêté de 1967) et de par leurs dimensions autoriser la mise en place des itinéraires de type S afin d'assurer la continuité du trafic en cas d'événements sur la RN164 (accidents ou entretien lourd de chaussée).

Conclusion

Au regard des attentes de contraintes d'exploitation et constructives de la DIR Ouest, notamment celles exposées dans le présent rapport, la variante Nord nous paraît la plus adaptée. En effet, les déblais/remblais restent contenus même si un merlon supplémentaire est réalisé, l'ouvrage de franchissement est en alignement droit - impactant peu l'exploitation en VH - et l'ex-RN164 fait office d'itinéraire de substitution.

Le Directeur Interdépartemental
des Routes Ouest

Frédéric LECHOLON

Copie à : District de Saint-Brieuc
PESR



DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DE LA COHESION SOCIALE
DES CÔTES D'ARMOR

ANIMATION ET DÉVELOPPEMENT DES
TERRITOIRES

Affaire suivie par : Mme FLEURY Hélène
Tél : 02.96.62.83.66
Courriel : helene.fleury@cotas-darmor.gouv.fr

Secrétariat : Sylvie DOMEON
Tél : 02.96.62.83.46
Courriel : sylvie.domeon@cotas-darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le 10 mars 2016

Le Directeur Départemental
de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor

à

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports
A l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 - RENNES CEDEX

Objet : Enquête complémentaire concernant le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de
Mûr de Bretagne

Monsieur le Directeur,

Comme suite au mail de votre service du 10 février 2016 faisant référence à votre
courrier du 31 décembre 2015 (Courrier et dossier de concertation, non réceptionnés début
janvier), je vous transmets les éléments de réponse suivants :

- La pratique des Sports de Nature devant être préservée, vu leur impact sur le tourisme
pour un territoire et vu leur développement sur la pratique « Sport-Santé », j'attire votre
attention sur les conséquences de cet aménagement sur « la voie verte » et sur « le GR »
(interruption de ces deux itinéraires de randonnée) pour lesquels il sera nécessaire de prévoir
pour chacun, un itinéraire de substitution et une signalisation indiquant le nouvel itinéraire.

- La Base Départementale de Plein Air de Mûr de Bretagne que mes services ont
contactée, a signalé 2 problèmes concernant le circuit N°8 de la « Station VTT » (ci-joint, les
2 plans de détails).

Monsieur Eric Ribaut (Directeur) et son adjoint,
Téléphones : 02 96 67 12 22 (accueil) - 02 96 67 12 29 (direct) - 06 14 37 86 65 (mobile)

Mail : ribaut.guerledan@wanadoo.fr

Adresse : 106, rue du lac 22530 - Mûr de Bretagne

Site internet : www.base-plein-air-guerledan.com

restant à votre disposition pour des renseignements complémentaires et pour une visite sur
le terrain,

- Par ailleurs, vu l'importance de l'activité de la Base Départementale de Plein Air de Mûr de
Bretagne, il serait souhaitable d'installer un panneau d'animation touristique indiquant
« Base Départementale de Plein Air de Mûr de Bretagne » sur la nouvelle RN 164.

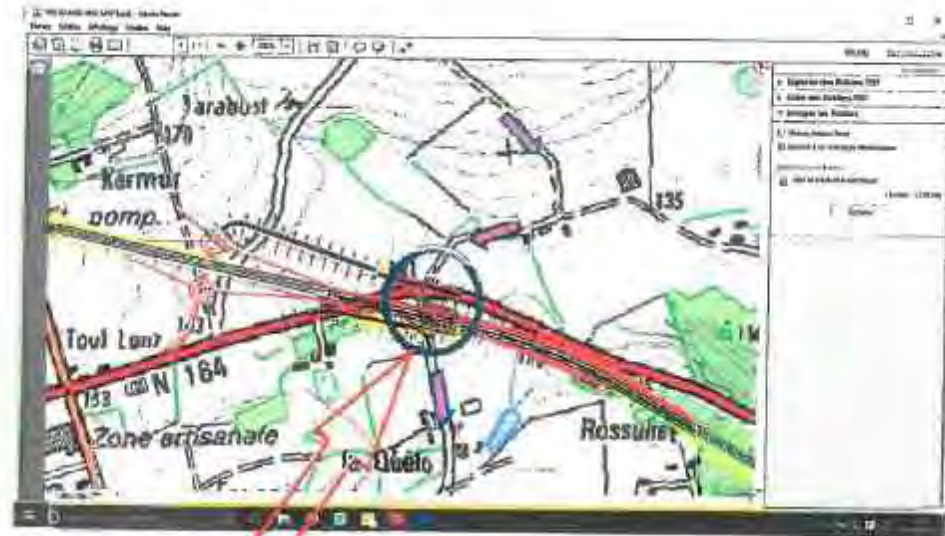
- Concernant l'interruption du « GR », il serait intéressant de contacter le Comité
Départemental de Randonnée Pédestre en complément du travail que vous avez entrepris
avec le service « randonnée » du Conseil Départemental 22.
Contact : Monsieur CAPOEN Christian - Maison Départementale des Sports - 18 rue Pierre
de Coubertin - 22440 PLOUFRAGAN
Téléphone : 02 96 76 25 65 - 02 96 30 26 45
Mail : rando22@wanadoo.fr ou christian.capoen@wanadoo.fr

- Enfin, la Confédération Départementale VTT 22 (Elle regroupe la FF de cyclotourisme, la FF
de cyclisme, l'UFOLEP et la FSGT)
Maison Départementale des Sports - 18 Pierre de Coubertin - 22440 PLOUFRAGAN
Tél. 06.81.03.97.04
site internet : <http://www.vtt-22.fr/>
peut aussi vous fournir des renseignements sur les stations VTT.

Mes services restent à votre disposition.

Bertrand RIGOLOU

Problématique Circuit Station VTT (Circuit N°8), avec la nationale 164.



Passage du parcours n°8 de la station VTT. Traversée de la Nationale

En descendant du lieu dit Cosquer Kerguillaume, Comermar pour remonter vers Mur par Le Quélo

➡ Sens du circuit N°8 de la station VTT de Guerledan



Passage du parcours n°8 de la station VTT + voie verte. Traversée de la Nationale

Du pont Quèmer à la voie verte de Curlan

➡ Sens du circuit N°8 de la station VTT de Guerledan



Agir pour les mammifères sauvages de Bretagne et leurs habitats

Saint-Brieuc, le 8 janvier 2016

Objet : Concertation publique complémentaire - avis du Groupe Mammalogique Breton sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mur de Bretagne

Monsieur le préfet des Côtes d'Armor,

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 complémentaire faisant suite à une première concertation conduite en 2014. 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, avis qui fait suite à notre contribution en date du 10 septembre 2014 à la précédente concertation.

Conformément au point de vue exprimé à plusieurs reprises lors des comités de suivis, le GMB considère que 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*.

Parmi les autres variantes proposées à la concertation la variante mixte ne présente que peu d'intérêt dans la prise en compte des espèces de mammifères protégés par comparaison avec la variante Nord puisqu'elle génère des impacts un peu plus forts (sur les cours d'eau notamment, support de la circulation de mammifères semi-aquatiques protégés) sans apporter de réelle plus value sur les autres caractéristiques du projet (technique, financier, paysager, humain...). La variante Sud, présente, elle, des impacts rédhibitoires du point de vue de la conservation des mammifères protégés, et ce alors qu'elle n'apporte pas de plus-value notable sur les autres aspects. Comme le note, à juste titre le dossier de concertation, cette variante ne nous paraît pas, de ce fait, en mesure de respecter la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » et fragilise donc grandement le projet au niveau juridique.

* 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
- **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

En effet, le franchissement de la vallée du Poulancre par un viaduc haut (hauteur sous le tablier supérieure à 20 mètres) est la seule solution acceptable pour éviter et limiter les impacts sur les mammifères sauvages dans leur ensemble, que ce soit la surmortalité routière, ou le fractionnement des populations. Le viaduc bas proposé pour la variante sud n'apporte aucune garantie quant à la conservation des chauves-souris puisque la circulation des véhicules se déroulerait alors à hauteur de vol de nombreux chiroptères fréquentant la vallée et donc que le risque de percussio avec ces espèces protégées restera important, voire même augmentera par rapport à la situation actuelle du fait de l'augmentation de la vitesse et du trafic. Or, au niveau de ce franchissement du Poulancre, 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.

Le GMB recommande donc le choix de la variante Nord pour la réalisation de ce projet, qui permet d'éviter et de limiter au mieux les impacts de celui-ci sur les populations de mammifères sauvages, très riches, de ce secteur. Si elle n'est pas rédhibitoire du point de vue des espèces et milieux naturels, la variante mixte ne nous semble pas apporter d'avantages décisifs sur les autres aspects qui pourraient justifier son choix au détriment de la variante Nord. La variante Sud, enfin, est bien, elle, inacceptable au point de vue environnemental en plus d'être plus chère, plus compliquée techniquement, plus impactante sur le paysage...

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, 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
- **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.



Saint Brieuç, le 19 janvier 2016

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, Pierre LAMBERT,
Monsieur le Préfet d'Ille et Vilaine, Patrick STRZODA,

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE

Préfecture de la Région Bretagne, 3 avenue de la préfecture, 35026 Rennes cedex 09
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne / Service Infrastructures Sécurité Transports
02 99 33 45 61 / pierre-alexandre.poirve@developpement-durable.gouv.fr

Vos réf : IST-DMOI-PAP-D255

OBJET : Contribution de la fédération Côtes d'Armor Nature Environnement au débat sur
l'aménagement de la RN164 en 2 fois 2 voies au niveau de Mûr-de-Bretagne.

Messieurs,

Dans le cadre de la phase de concertation publique complémentaire prévue par la DREAL entre le 18 janvier et le 12 février 2016, veuillez trouver ci-dessous la contribution de Côtes d'Armor Nature Environnement au débat sur l'aménagement de la RN164 en 2 fois 2 voies au niveau de Mûr-de-Bretagne (secteur Caurel-Colmain).

Notre association, après avoir participé le 2 février 2015 à la réunion de concertation, a pris connaissance du dossier réactualisé.

Voici donc, ci-après l'analyse de notre association sur les options présentées lors de cette nouvelle consultation publique.

Contexte :

Nous soutenons naturellement toute opération visant à la fois une meilleure fluidité des relations en centre Bretagne, accompagnée d'une résorption des points noirs affectant la sécurité routière sur cet axe.

Toutefois, à l'échelle de la Bretagne, nous déplorons que depuis de trop nombreuses années les schémas d'aménagement aient fait les choix quasi exclusifs du transport routier et de grosses infrastructures ferroviaires très coûteuses (projet LNOBPL) ne répondant pas aux besoins du fret et aux déplacements intra-régionaux des personnes. Ainsi, pour reprendre un cas local, nous regrettons par exemple que l'infrastructure ferroviaire Saint-Brieuc Loudéac soit laissée à l'abandon. En Bretagne, une liaison ferrée modernisée Nord Sud (Saint-Brieuc - Vannes via Auray) aurait à terme toute sa pertinence tant pour le transport des voyageurs que pour le fret.

Page 1/2



Choix du tracé :

Lors des précédentes concertations, ont été présentées trois variantes de tracé intitulées « nord », « sud », et « sur place ». Pendant la réunion du 2 février 2015, un nouveau tracé « mixte » a été suggéré, ce dernier est détaillé en plus des trois variantes originelles dans le document soumis à consultation.

Notre association a pris connaissance du dossier récapitulatif des différentes options proposées et des tableaux comparatifs avantages / contraintes de chaque variante. Nous saluons la qualité et la précision de cette étude comparative.

Après examen attentif de ce document, la variante « nord » nous paraît être privilégiée pour les raisons suivantes :

- Sur le plan environnemental, c'est celle qui aurait le moins d'impact sur les zones « natura 2000 » de la vallée du Poulancre (moins d'impact sur la faune, la flore et les habitats). Ce constat est partagé avec toutes les associations naturalistes qui surveillent ce secteur. De plus, le rapport note avec pertinence que tout autre solution serait risquée juridiquement pour une opération sur un site classé ;
- Sur les milieux naturels : la variante « nord » affecte 13,6 ha de boisement et 3870 mètres linéaires de haies contre respectivement 15,9 ha et 4125 mètres linéaires pour la variante « sud » ;
- Desserte de la zone d'activité de Guergadic : les 3 options présentent des possibilités de desserte quasiment identiques. La variante « nord » ne longerait pas cette zone d'activité dont le plus souvent la vue et les abords de tels secteurs offrent un aspect paysagé non valorisant pour l'image de la Bretagne ;
- Impact sur les exploitations agricoles : la variante « nord » est celle qui affecte le moins de surfaces agricoles (52,3ha). Toutefois, l'élevage porcin de la CAEC Le Sergent devra faire l'objet d'attention particulière (merlon anti bruit) ;
- Impacts sur la sécurité routière : la variante « nord » est celle qui pour l'avenir offrira la plus grande capacité de trafic sécurisé (jusqu'à 8900 véhicules /J) ;
- Enfin, sur le plan financier, la variante « nord » est la moins onéreuse (95M€), ce qui en cette période de contrainte budgétaire est à prendre en considération.

Au vu de ce qui précède, la position de notre fédération est de privilégier la variante dite « nord ». Ce choix est d'ailleurs en cohérence avec les tableaux récapitulatifs exposés dans le document soumis à la concertation. La réalisation future de ce chantier et en particulier de sa pièce maîtresse du viaduc franchissant la vallée du Poulancre devra faire l'objet de précaution particulières.

Acceptez, Messieurs, l'expression de nos sincères et respectueuses salutations,

Michel BLAIN - Référent au dossier,

Thierry DEREUX - Président de Côtes d'Armor Nature Environnement.



Page 2/2



| | |
|-----------------------------|--|
| DREAL BRETAGNE | Service Patrimoine Naturel |
| CONTRIBUTION INTERNE | Division Biodiversité, Géologie et Paysages |
| | |

Affaire suivie par :
 Françoise Le Page. Tel : 02 99 33 44 48
 Stéphanie Jouvin. Tel : 02 99 33 45 63
 Luc Morvan. Tel : 02 99 33 44 99
 Fax : 02 99 33 44 29

Destinataire de l'avis : service IST
 n° Garantie = 2-004034

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, paysage

Objet :

Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne – dossier de concertation complémentaire sur le choix de la variante de tracé – janvier 2016.

Contenu du dossier :

Le projet propose 3 variantes : la variante sur place, la variante nord et la variante sud.

Toutes prennent un tracé similaire entre l'extrémité ouest et le carrefour de Toul Louz qui sera réaménagé en échangeur. De même, à l'est, jusque Saint Guen les tracés proposés sont sensiblement les mêmes.

On peut retenir en termes de variantes les éléments suivants :

- la variante sur place réutilise la voirie actuelle avec des adaptations, générant la création d'un échangeur à Mur, la construction d'un viaduc sur le Poulancré, à deux fois deux voies de 130m de long (10 ha de bois et 46 ha de terres agricoles impactées) ;
- la variante nord intersecte la D35 au nord de Curlan et implique la création d'un viaduc de 250 mètres de hauteur, plus haut sur le Poulancré. Les surfaces agricoles touchées sont plus importantes avec 52 ha environ, mais les surfaces boisées sont moins impactées avec 8 ha environ de défrichage prévisionnel ;
- la variante sud implique la création d'un viaduc de même gabarit que la variante sur place. La seule différence notable est la traversée du Saint-Guen impliquant un ouvrage particulier et le contournement sud de la station d'épuration et de la déchetterie.

Apparaît enfin dans le dossier, une fois la variante sur place écartée, la variante mixte, combinant la variante nord (côté ouest) et sud (côté est).

Un avis avait été remis par SPN le 11 septembre 2014 sur le premier dossier de concertation.



| | |
|-----------------------------|--|
| DREAL BRETAGNE | Service Patrimoine Naturel |
| CONTRIBUTION INTERNE | Division Biodiversité, Géologie et Paysages |
| | |

Biodiversité :

Natura 2000 :

Le projet d'aménagement traverse le site Natura 2000 FR5300035 « Forêt de Quénécan, vallée de Poulancré, landes de Liscuis et gorges du Daoulas. » Plus précisément, il traverse l'extrémité sud de la vallée du Poulancré, « vallée aux coteaux boisés, parfois très pentus, majoritairement couverts de peuplements de type « hêtraie-chênaies. Cette vallée « abrite de nombreuses espèces animales et permet le déplacement et l'alimentation des chauves-souris évoluant sur le site » (Extrait du formulaire standard de données).

Les remarques sur le dossier initial à propos du paragraphe Natura 2000 et la mention de la Loutre ont été prises en compte.

Les variantes d'itinéraires de substitution proposés à la variante « sud » (p16 et suivantes), qui porteront le trafic le temps du chantier, mais dont l'aménagement restera définitif ne sont pas satisfaisantes pour les raisons suivantes :


- Créer un viaduc et une voirie supplémentaires apparaissent en effet démesurés en termes d'impacts sur le territoire (paysage, faune, destruction d'habitats).
- Utiliser et élargir la voirie existante pour dévier la RN164 en passant par une portion de la RD63 qui longe le Poulancré, en créant un rond-point en fond de vallée et en passant ensuite devant des propriétés agricoles n'est pas souhaitable. Cette solution risque de nécessiter des emprises importantes compte tenu de la topographie et de la configuration du site qui empiètent sur des habitats d'intérêt communautaire (hêtraie-chênaie), et porte atteinte à des habitats et lieux de passage d'espèces d'intérêt communautaire (Loutre, Escargot de Quimper, Petit rhinolophe).

En regard des objectifs européens des sites Natura 2000 de maintien dans un bon état de conservation les habitats et espèces d'intérêt communautaire, la variante « Nord » et la variante « mixte » avec viaduc sont, à ce stade d'étude, indéniablement préférables à la variante « sud » dont les solutions d'itinéraires de substitution (utilisées de manière provisoire mais dont l'aménagement est définitif) proposées ne sont pas satisfaisantes.

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 site abrite deux gîtes importants pour les chauves-souris : un gîte de mise-bas du Petit rhinolophe dans une habitation au lieu-dit Pont Dom Jean et un gîte d'hivernage pour plusieurs espèces à l'ouest, dans le coteau boisé, habitat de chasse pour ces espèces.

Le site présente un enjeu important de biodiversité et connexion écologique. Il se situe en limite d'un vaste corridor-territoire identifié dans le Schéma régional de cohérence écologique. La vallée du Poulancré est un lieu de circulation des espèces. En conséquence, le projet d'aménagement doit assurer une transparence écologique totale afin de permettre aux espèces, en particulier les chauves-souris de circuler sans risque de collisions.

| | | |
|---|-----------------------------|----------------------------|
|  | DREAL BRETAGNE | Service Patrimoine Naturel |
| | CONTRIBUTION INTERNE | |

La variante Nord et la variante mixte, du fait de la construction d'un viaduc large et élevé sur la vallée du Poulancre, permettent d'offrir les meilleures conditions de déplacement pour la faune.

Elles sont préférables à la variante Sud dont les caractéristiques techniques des ponts ne présentent aucune garantie d'efficacité pour le transit des chiroptères.

La variante mixte, comme la variante Sud, présente l'inconvénient de détruire la coupure de la vallée du ruisseau de Saint-Guen et de ses zones humides associées (impacts potentiels sur les habitats de la Loutre) ainsi que la coupure du ruisseau de Rossuliet.

Cependant, la variante d'itinéraire de substitution proposée dans la vallée du Poulancre peut avoir des impacts sur les espèces telles la Loutre, l'Escargot de Quimper et le Petit rhinolophe.

Quel que soit le tracé retenu, le projet entraîne la destruction d'une importante superficie de boisements (13,6 ha à 15,9 ha selon le tracé) et de nombreuses haies (environ 4000 ml). L'impact sur les milieux agricoles et boisés de la variante sud est sensiblement le même quantitativement, pas rapport à la variante nord, mais diverge dans la nature du territoire traversé sensiblement plus humide et bocager.

Sites et paysages :

D'un point de vue paysager, les 3 solutions proposées devraient créer un impact fort dans le paysage quelle que soit la variante retenue compte tenu de l'importance des travaux projetés (forts déblais et remblais, déboisements, giratoires, échangeurs, viaducs...).

Plus précisément pour ce dernier point, la construction d'un viaduc à proximité du site inscrit de la vallée de Poulancre, au nord du projet, est présente dans les 3 variantes proposées. Les caractéristiques de cet ouvrage sont différentes selon les variantes (longueur variant entre 125 et 250m, hauteur entre 9 et 25m, matériau béton précontraint ou bi-poutre mixte).

Quelle que soit la solution retenue, la construction de l'ouvrage va être de nature à artificialiser le site et à rompre l'intimité de l'espace forestier qui sera franchi par l'ouvrage.

La présence de la végétation devrait toutefois être de nature à favoriser l'insertion de l'ouvrage proposé en solution basse (variante sud) qui ne devrait être perceptible qu'en fond de vallée sans ouvrir de perspectives depuis les vues environnantes, ce qui peut ne pas être le cas de l'ouvrage en hauteur, qui occupe une position plus émergente au sein de l'espace forestier.

Concernant la structure-même de l'ouvrage, on peut s'étonner que les solutions bi-poutres mixtes hautes et basses des variantes nord, mixtes et sud, présentent un aspect extérieur différent sur les photos présentées dans le dossier.

Le dossier en son état actuel ne permet pas une analyse précise des impacts de chaque variante. Une fois le choix de la variante effectué, une analyse paysagère fine et détaillée mériterait d'être produite, permettant d'analyser les mesures d'insertion paysagère proposées.

| | | |
|---|-----------------------------|----------------------------|
|  | DREAL BRETAGNE | Service Patrimoine Naturel |
| | CONTRIBUTION INTERNE | |

On note que la variante nord pourrait rechercher une optimisation de son tracé par rapport aux lignes de relief afin d'éviter la génération de déblais-remblais trop importants et d'épouser au mieux les courbes de niveau. Un détail du projet dans la traversée de la RD 35 et dans la vue conjointe du pont existant et du futur viaduc seront utiles. Une disposition particulière devrait être proposée sur l'impact sur le menhir de Botrain.

Le tracé proposé pour la variante sud, comme pour la variante nord, ne semble pas optimiser la recherche d'une intégration dans le relief en place. Ce point serait à affiner au fil de l'avancement dans la définition et la conception du projet.

Conclusion :

Au vu des impacts sur l'environnement, précisément sur un site Natura 2000 et des espèces protégées, dont plusieurs sont d'intérêt communautaire, les tracés les moins impactants sur l'environnement sont la « variante nord » et, à un moindre degré, la « variante mixte ».

Si l'une de ces variantes était retenue, une étude paysagère approfondie devra être réalisée, notamment afin d'assurer l'insertion harmonieuse dans le paysage du viaduc sur le Poulancre.

Un avis circonstancié sur l'aménagement pourra être émis une fois le dossier plus développé dans sa définition, son analyse écologique et paysagère. Le respect de la démarche « Éviter, réduire, compenser » sera naturellement observé.

Enfin, le projet fera l'objet d'une évaluation de ses incidences sur le site Natura 2000, au titre des articles L. 414-4 et suivants du code de l'environnement, et d'une demande de dérogation à la protection des espèces.

La chargée de mission Natura 2000

Stéphanie Jouvin

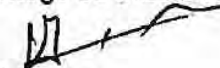


L'inspectrice des sites

Françoise Le Page

Le chargé de mission Espèces, biodiversité

Luc Morvan



Visé le 20 mars 2016

L'Adjoint au Chef du Service Patrimoine Naturel
Chef de la Division Biodiversité,
Géologie, Paysage

Cyrille LEFEUVRE