

RN164

Liaisons de Merdrignac

(La Croix du Taloir – Déviation de Merdrignac / Déviation de Merdrignac – Les Trois Moineaux)



PIECE J : BILAN DE CONCERTATION

REVISIONS DE CE DOCUMENT

5	29/05/2015	Reprise suite aux remarques du 29 mai	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
4	27/05/2015	Reprise suite à la réunion du 26 mai	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
3	18/05/2015	Reprise suite remarques	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
2	28/04/2015	Compléments avis institutionnels Intégration des remarques	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
1	05/04/2015	Compléments avis institutionnels	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
0	02/04/2015	Première émission Avant avis institutionnels	L.DOUANE	L. DOUANE	G.GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION

P:\22\SS338500.DREAL_RN164 LOT 2 MERDRIGNAC_22\6-Conception\63-En cours\TRANCHE
CONDITIONNELLE 1\bilan de concertation\2015 05 29 Bilan de concertation_ind5.doc



SOMMAIRE

1. PREAMBULE : RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU PROJET ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE.....	4
1.1. Le cadre de l'aménagement de la RN 164.....	4
1.2. Présentation de la zone d'étude et des enjeux du projet.....	5
1.2.1. Un projet vecteur de développement et de sécurité.....	5
1.2.2. Un projet respectueux de l'environnement.....	5
2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET	6
3. EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	6
4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION	7
4.1. Documents diffusés	7
4.2. Réunion publique	9
4.3. Permanence en mairie	10
4.4. Registres dans les mairies.....	10
4.5. Expression diverse des avis	10
4.6. Couverture médiatique de la concertation.....	10
4.7. Le recueil des avis par courriel.....	10
4.8. Le site Internet de la DREAL	10
4.9. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.....	11
5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS.....	12
5.1. Teneur des échanges en réunion publique.....	12
5.1.1. Les choix et avis sur les variantes (14 observations).....	12
5.1.2. Impacts et mesures liés au projet (14 observations).....	12
5.1.3. Les autres remarques.....	12
5.2. La teneur des échanges lors de la permanence.....	13
5.2.1. Le tracé des variantes	13
5.2.2. Les sujets abordés	13
5.3. La teneur des échanges dans les registres	14
5.3.1. Le registre de Merdrignac	14
5.3.2. Le registre de Gomené	15
5.3.3. Le registre de Laurenan.....	15
5.3.4. Le registre de Trémoré.....	15
5.4. La teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus.....	15
5.4.1. Choix des variantes	15
5.4.2. Justification du choix des variantes.....	16
5.4.3. Impacts localisés des variantes.....	16
5.4.4. Les demandes d'optimisation.....	16
5.5. La teneur des avis écrits des acteurs institutionnels	17
5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales	17
5.5.2. Avis des administrations	21
5.5.3. Avis des organismes consulaires.....	22
5.5.4. Avis des associations	22
6. SYNTHÈSE DES AVIS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE – LE BILAN DE LA CONCERTATION	23
6.1. Bilan quantitatif	23
6.1.1. Une concertation mobilisatrice.....	23
6.1.2. Intérêt suscité par le projet	23
6.1.3. Les thèmes abordés	23
6.1.4. Le choix sur les variantes	23
6.2. Bilan qualitatif	24
6.2.1. Le cadre de vie – Le bruit	24
6.2.2. L'agriculture	24
6.2.3. Le garage automobile.....	25
6.2.4. Les enjeux environnementaux.....	25
6.2.5. Les demandes d'optimisation.....	26
7. CONCLUSION DU MAÎTRE D'OUVRAGE	27
8. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES	28
9. LES ANNEXES	29

1. PREAMBULE : RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU PROJET ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

1.1. Le cadre de l'aménagement de la RN 164

Issue d'une décision ministérielle du 21 mars 1995, cette opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement sur l'ensemble de son itinéraire de la RN164, axe routier du centre Bretagne. La RN164 assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud.

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition.

En juillet 2013, le rapport de la mission parlementaire « mobilité 21 » a souligné l'indispensable modernisation des axes routiers facteurs de désenclavement.

L'État et la Région Bretagne restent mobilisés pour achever l'aménagement à 2x2 voies de la RN164.

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, a ainsi réaffirmé la priorité de la finalisation de l'aménagement de la RN164, avec la conduite des études et des procédures sur toutes les sections restant à doubler.

Les ambitions affichées par le Pacte sont traduites dans le contrat de plan État-Région pour la période 2015-2020, en prévoyant des crédits permettant de démarrer avant 2020 les travaux sur toutes les sections restant à mettre à 2x2 voies (hors Mûr-de-Bretagne). En particulier, 30M€ sont inscrits pour réaliser l'ensemble des études et acquisitions foncières dans le secteur de Merdrignac et les travaux d'une des deux sections.

L'aménagement au niveau de Merdrignac fait l'objet d'études environnementales et techniques depuis septembre 2013.



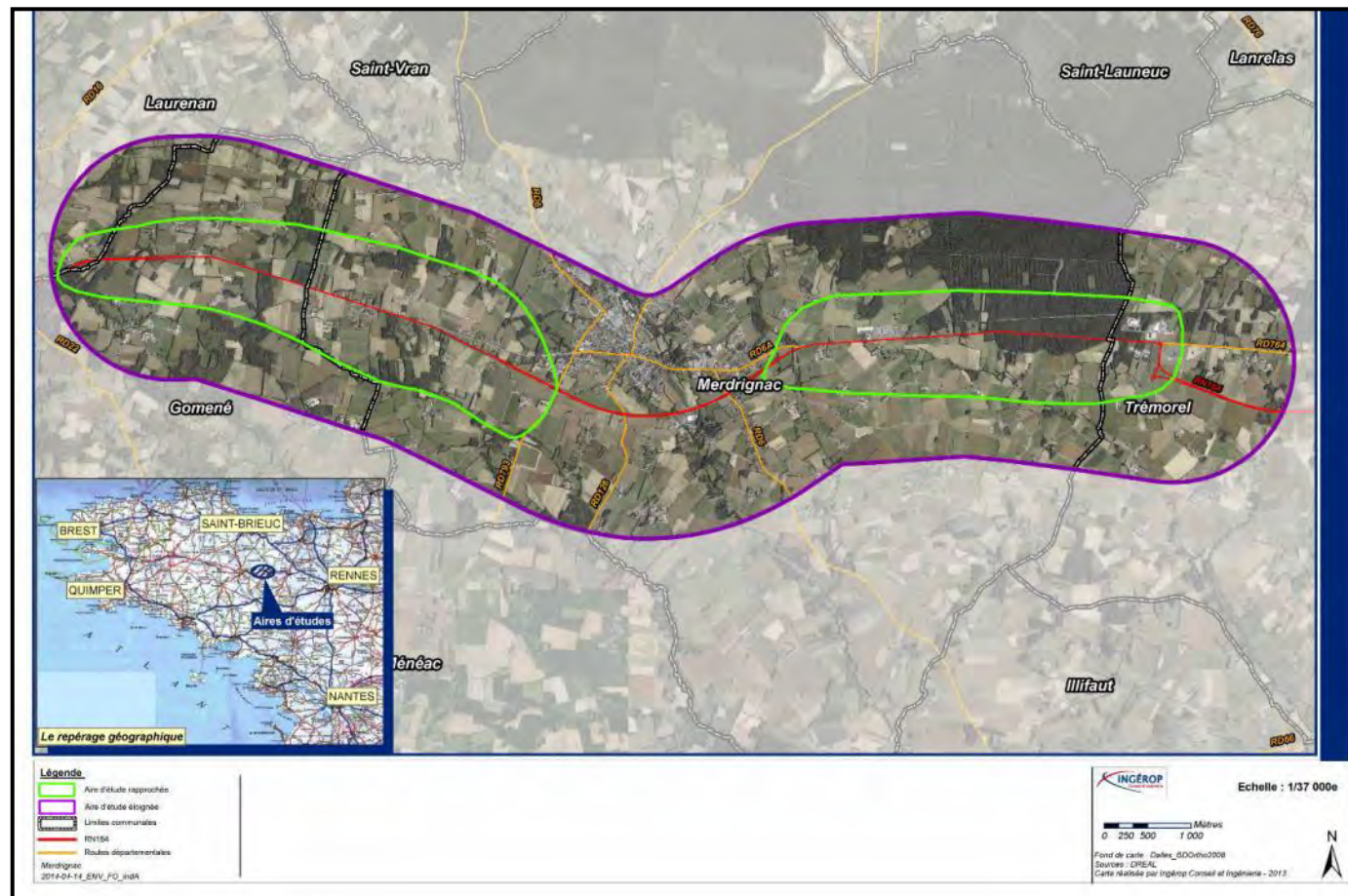
Localisation du projet



1.2. Présentation de la zone d'étude et des enjeux du projet

Les études portent sur les deux sections de la RN164 se raccordant à la déviation à 2x2 voies de Merdrignac et assurant la liaison entre :

- d'une part, le créneau à 2x2 voies « La Lande aux Chiens – La Croix du Taloir » à l'Ouest et la déviation de Merdrignac à l'Est (Section Ouest - 4km),
- d'autre part, la déviation de Merdrignac à l'Ouest et la déviation à 2x2 voies de « Trémoré Les Trois Moineaux » à l'Est (Section Est - 5km),



1.2.1. Un projet vecteur de développement et de sécurité

La mise à 2x2 voies intégrale de la RN164 est destinée à renforcer l'accessibilité du territoire breton, en facilitant non seulement les déplacements des particuliers vers les grands pôles urbains et toutes leurs commodités, mais aussi l'activité des professionnels.

La vitalité démographique du secteur et la santé de l'économie locale exigent un réseau routier performant. L'agriculture et l'agroalimentaire, très présents dans le secteur de Merdrignac, ont ainsi besoin de disposer d'une chaîne logistique efficace, pour s'approvisionner comme pour expédier leurs productions.

L'absence de réelle alternative à l'utilisation de la route dans le secteur explique que les prévisions de trafic routier soient en augmentation significative pour les 20 prochaines années, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Dans ce contexte, la RN164 est amenée à devenir un axe de plus en plus important de la Région Bretagne : sa modernisation contribuera par conséquent au dynamisme de la région et à l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité, les tronçons aménagés en 2x2 voies étant nettement moins accidentogènes que les autres.

1.2.2. Un projet respectueux de l'environnement

La zone d'étude s'inscrit dans un territoire agricole où alternent grandes surfaces cultivées, bosquets et massifs forestiers d'importance (dont la forêt de la Hardouinais).

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

2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative pour les 20 prochaines années, la RN164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne.

Ainsi, son aménagement vise à répondre à des objectifs tant nationaux, régionaux que locaux.

↻ Les objectifs nationaux (Commission « Mobilité 21 »)

- Moderniser les axes routiers qui concourent au désenclavement des territoires traversés.

↻ Les objectifs régionaux

- Améliorer l'accessibilité et le développement du centre Bretagne

↻ Les objectifs locaux

- Améliorer la compétitivité économique du territoire
- Améliorer la sécurité routière
- Favoriser et fluidifier les déplacements quotidiens
- Prise en compte des enjeux environnementaux.

3. EXPOSE DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique a été engagée par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne selon des modalités arrêtées le 21 janvier 2015 (*cf. Annexe 1*) en vertu des dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Le projet de mise à 2x2voies dans le secteur de Merdrignac répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

Les quatre communes concernées ont été sollicitées pour avis sur les modalités de concertation par courrier du 30 octobre 2014 du Préfet de Région (*Cf. Annexes 2*). Les communes de Gomené, Merdrignac et Trémoré ont délibéré favorablement sur ces propositions, respectivement en date des 31 décembre, 17 décembre et 18 décembre 2014 (*Cf. Annexes 3*). La commune de Laurenan n'a pas donné d'avis.

Ainsi, la concertation s'est déroulée du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015. Pour chacun des deux tronçons, plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées : 3 variantes ont été soumises à la concertation pour le secteur situé à l'Ouest de la déviation de Merdrignac, 4 variantes pour le secteur Est. Pour certaines de ces variantes, des sous-variantes ont été présentées.

Elle s'est appuyée notamment **sur un dossier de concertation**, où figuraient :

- Un rappel des études et des décisions antérieures,
- Un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation,
- Le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé,
- La présentation des différents aménagements envisagés,
- Une analyse comparative des aménagements étudiés.

La concertation avait pour objectifs de recueillir les avis :

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

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

Le suivi du déroulement des études est assuré par un comité de pilotage qui associe : les communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, le Conseil Régional de Bretagne, le Conseil Général des Côtes d'Armor, le député de la circonscription, la DDTM, les chambres consulaires, les associations de protection de l'environnement. Ce comité s'est réuni à deux reprises : le 23 juin 2014 et le 6 octobre 2014.

4. BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

La concertation s'est officiellement déroulée du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015 : cette période correspond à la tenue de la réunion publique et de la permanence, à la mise à disposition des registres en mairie et à la réception des avis via l'adresse mail dédiée au projet. Les avis postérieurs ont néanmoins été pris en compte.

La concertation s'est poursuivie au-delà de cette période pour les acteurs institutionnels qui ont reçu directement un dossier de concertation et qui avaient jusqu'au 4 avril 2015 pour donner leur avis.

Le maître d'ouvrage a varié les modes et les temps de concertation. Un bilan en termes d'organisation est présenté ci-après.

4.1. Documents diffusés

32 affiches d'information de la concertation et de la réunion publique ont été distribuées auprès des mairies.

41 exemplaires du dossier de concertation (document couleur, au format A3, de 104 pages accompagné de plans à l'échelle 1/5000è pour chacune des variantes - (Cf. annexe 4) ont été diffusés (Cf. liste des destinataires en annexe 5) ou mis à disposition dans les mairies.



3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti d'aménagement de la RN164 comme étant une 2x2 voies avec échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express, à savoir l'interdiction de circulation des engins agricoles, piétons et cycles. L'aménagement s'accompagne donc de la création d'un itinéraire de substitution pour ces usagers.

L'accès à la route express s'effectue uniquement par le biais d'échangeurs. La vitesse sera limitée à 110km/h, en cohérence avec l'ensemble des sections à 2x2 voies de la RN164. Cette augmentation de la vitesse autorisée permettra un gain de temps pour les usagers. Les possibilités de dépassement plus faciles des poids lourds garantiront, en outre, une plus grande sécurité et des temps de parcours plus faibles.

La sélection des variantes

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage, puis soumises au comité de pilotage, sept tracés – trois pour le secteur Ouest, quatre pour le secteur Est – ont, in fine, été considérés comme étant suffisamment pertinents, compte tenu de leur bilan avantages/inconvénients, pour être présentés lors de la concertation.

Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont présentées dans ce dossier de concertation, qui doit permettre à tous les acteurs du territoire d'évaluer les atouts et les points faibles de ces tracés, leurs impacts et leur coût. Quant aux tracés qui n'ont pas été jugés suffisamment pertinents pour être soumis à la concertation, ils figurent en annexe 5 du présent dossier.

Trois variantes sont envisagées pour le secteur Ouest :

- le tracé de la variante A passe au sud de la RN164
- la variante B consiste en un aménagement sur place
- le tracé de la variante C passe au nord de la RN164, avec une sous variante Cbis au niveau du hameau de la Croix du Taloir.

Quatre variantes sont envisagées pour le secteur Est :

- le tracé de la variante 1 passe au sud de la RN164, avec une sous variante 1bis au niveau du hameau de la Ville Cocatrice
- la variante 2 consiste en un aménagement sur place
- la variante 3 consiste en un aménagement sur place dans la traversée de la forêt de la Hardouinais, puis passe au nord de la RN164
- le tracé de la variante 4 passe en extrémité sud de la forêt de la Hardouinais puis rejoint la variante 3 au nord de la RN164, avec une sous variante 4bis au niveau du hameau du Bout du Bois.

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante B : secteur Beausoleil / Couéplin

Environ 1000 **plaquettes d'information** (résumé du dossier de concertation) ont été diffusées auprès des participants de la réunion publique et mises à disposition du public dans les mairies de Merdrignac, Gomené, Trémoré et Lauréan (Cf. annexe 6)



Plaquette d'information

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

Synthèse de l'analyse comparative des trois variantes

Les impacts, présentés ci-avant, pour chacune des variantes d'aménagement de la section Ouest, ont été analysés à partir d'une grille multicritères, qui permet de les évaluer et de les synthétiser sur sept thèmes : le milieu physique, le milieu naturel, le paysage, le milieu agricole, le milieu humain, le développement économique et aménagement du territoire, les contraintes techniques.

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

Critères	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Milieu physique	Orange	Orange	Orange	Orange
Milieu naturel	Orange	Orange	Orange	Orange
Paysage	Orange	Orange	Orange	Orange
Milieu agricole	Rouge	Orange	Orange	Rouge
Milieu humain	Rouge	Rouge	Orange	Rouge
Développement économique et aménagement du territoire	Vert	Orange	Orange	Orange
Contraintes techniques	Orange	Rouge	Orange	Orange
Coût	22 Mc	22 Mc	25 Mc	25 Mc

■ Faible
■ Peu gênante
■ Gênante
■ Très gênante

Forces et faiblesses de la variante A

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

Si la variante A, en s'éloignant des principaux hameaux, limite les impacts sur le milieu humain, elle apparaît, toutefois, comme étant la plus pénalisante pour le milieu naturel (impact sur une zone humide et une espèce protégée, coupure de plusieurs axes boisés) et surtout pour le milieu agricole (emprise importante et coupure de deux sites d'exploitation).

Forces et faiblesses de la variante B

L'avantage de cette variante « Aménagement sur place » est de limiter la consommation de surfaces agricoles et de moins fragmenter les parcelles agricoles existantes. En outre, elle n'engendre pas de nouvelles coupures dans le paysage. Toutefois, elle entraînera la destruction de deux habitations et sera source de nuisances pour les hameaux situés le long de la future 2x2 voies. En ne permettant pas de réutiliser la route actuelle comme itinéraire de substitution, elle engendre également des allongements de temps de parcours pour certains hameaux et menace fortement l'activité du garage automobile de la Croix du Taloir.

Forces et faiblesses de la variante C et de sa sous-variante Cbis

La variante C limite l'impact sur le milieu humain par rapport à la variante B et celui sur l'activité agricole et l'environnement par rapport à la variante A. En évitant le hameau de La Croix du Taloir, la variante Cbis est légèrement moins pénalisante que la variante C pour le milieu humain et pour l'accessibilité au garage ; cependant, le fait que son tracé coupe en deux une exploitation accroît ses impacts sur le milieu agricole.

Cette variante et sa sous-variante présentent, enfin, un coût plus important que les deux précédentes.

Dossier de concertation

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

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

→ Les principes de la concertation

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

Des outils pour s'informer

→ Consulter le dossier de concertation :
Disponible dans les mairies de Launay, Gomené, Merdrignac et Trémorel et sur le site Internet www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr, le dossier de concertation présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques des variantes proposées pour chaque section, celle située à l'ouest de la déviation de Merdrignac et celle qui se trouve à l'est.
→ La plaquette de présentation que vous avez entre les mains est aussi disponible dans les mairies et sur Internet.

Des rendez-vous pour dialoguer

→ Une réunion publique se tiendra dans la salle des fêtes de Merdrignac, le mardi 3 février 2015 à 18h30 : le projet sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.
→ Donner votre avis, tout au long de la concertation : via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr
→ Une permanence des services de l'Etat se tiendra le vendredi 6 février 2015 à la Mairie de Merdrignac.

Les suites à donner à la concertation

→ À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique.
La variante retenue fera ensuite l'objet d'études techniques approfondies en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation.
S'ouvrira alors une nouvelle séquence de deux à trois ans au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques et les éventuelles démarches d'aménagement foncier. Ceci permettra le démarrage des travaux en 2019-2020, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

Financement du projet

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

[RN164]

Concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015

RN 164 mise à 2 x 2 voies
Aménagement du secteur de Merdrignac

RÉUNION PUBLIQUE
le mardi 3 février 2015 à 18h30
Salle des fêtes de Merdrignac
13 rue Charoite Le Tour 22230 Merdrignac

Pour vous informer

Consultez le site Internet de la DREAL Bretagne www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr
Consultez le dossier de la concertation dans les mairies de Merdrignac, Launay, Gomené et Trémorel.
Rencontrez les services de l'Etat lors de leur permanence le vendredi 6 février 2015 de 10h à 17h à la mairie de Merdrignac.

Pour donner votre avis ou poser vos questions

Adressez un courriel à l'adresse suivante : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr
Écrivez dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Merdrignac, Launay, Gomené et Trémorel.

[RN164]

4.2. Réunion publique

Une réunion publique s'est déroulée le 3 février 2015, plus de **200 personnes étaient** présentes. Elle a été annoncée par :

- voie de presse ;
- au moyen d'affiches remises par le maître d'ouvrage aux communes (Cf. annexe 7) ;
- sur le site internet de la DREAL ;
- la distribution de la plaquette d'information dans les boîtes aux lettres des riverains.
- la mise à disposition des communes de la plaquette d'information pour diffusion (bulletin municipal, site internet,...)

Le compte rendu de cette réunion publique figure *en annexe 8* et la teneur des échanges est résumée *au paragraphe 5.1*.

Ce temps d'échange, animé par la DREAL, a permis de présenter les objectifs de la concertation et les enjeux du projet, puis les variantes soumises à la concertation.

Les débats se sont déroulés dans de bonnes conditions ayant pu permettre de nombreux échanges (23 avis ont été recueillis).

Cette réunion a ainsi permis de s'exprimer autour du projet et au Maître d'ouvrage de répondre aux interrogations des citoyens.

80 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 87% pour l'information de la tenue de réunion, 86% sur les conditions d'accueil, 66% pour la qualité et la pertinence des réponses, 95% sur les supports utilisés, 89% sur le déroulé global.

4.3. Permanence en mairie

Le vendredi 6 février 2015, une permanence s'est déroulée en mairie de Merdrignac. Une trentaine de personnes se sont présentées.

Cette permanence a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques sur le périmètre d'étude.

17 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 94% pour l'information sur la tenue de la permanence, 94% sur les conditions d'accueil, 82% sur la qualité et la pertinence des réponses, 100% sur les supports utilisés, 88% sur le déroulé global.

4.4. Registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 4 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Ils ont permis de recueillir 28 avis répartis comme suit :

- 27 avis du public sur la commune de Merdrignac
- Pas d'avis sur les registres de Trémoré et Lauréan
- Pas d'avis du public mais 3 pièces jointes au registre de Gomené par le maire de Gomené (délibération du Conseil Municipal de Gomené du 17/10/2014, réponse de M. Le Préfet des Côtes d'Armor du 26/11/2014, compte rendu de la réunion du 5 février 2015).

Les remarques recueillies dans les registres figurent en *Annexe 9* du présent bilan, et leur teneur est détaillée au *paragraphe 5.3*.

4.5. Expression diverse des avis

La concertation a donné lieu à la création d'un collectif favorable à la variante 4 de la section Est pour demander une modification du tracé au niveau des Gautrais. Ce collectif qui regroupe 36 co-signataires a émis un avis dans le registre de Merdrignac (14 co-signataires) ainsi que par mail (36 co-signataires).

4.6. Couverture médiatique de la concertation

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué de presse en date du 19 janvier 2015 indiquant les modalités de participation du public (*Cf. Annexe 12*).

Les principales coupures de presse sont jointes en *annexe 12* du présent bilan.

4.7. Le recueil des avis par courriel

Une adresse mail dédiée au projet (RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr) a permis de recueillir 44 avis.

4.8. Le site Internet de la DREAL

Des pages spécifiques dédiées au projet ont été ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne et sont régulièrement alimentées en fonction de l'avancée des études. Ces pages ont été largement fréquentées pendant la durée de concertation avec plus de 900 visiteurs.

44 téléchargements du dossier de concertation et 77 téléchargements de la plaquette d'information ont en outre été relevés.

INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS

Sites utiles

- Le service Infrastructures, Sécurité, Transports
- Infrastructures**
- Investissements routiers
- La politique d'investissement routier
- La carte des opérations routières en Bretagne
- La description des opérations**
- Répartition des opérations routières entre les responsables d'opérations
- Déplacements et transports
- Sécurité routière
- Bruit lié aux transports
- Véhicules
- Transports routiers

RN164 - Aménagement du secteur de Merdrignac (Ouest et Est)

26 janvier 2015 (mis à jour le 6 février 2015)

Actualités

La Concertation publique
Objectifs, comment s'informer ? comment participer ?

La DREAL Bretagne envisage l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac (section Ouest entre le crêneau à 2x2 voies de la Lande aux Chiens et l'extrémité ouest de la déviation de Merdrignac ; section Est entre l'extrémité est de la déviation de Merdrignac et la déviation de Trémoriel).

Elle organise, du 26 janvier au 20 février 2015, une concertation publique sur ce projet ([communiqué de presse du 19 janvier 2015](#))

Les objectifs
Les objectifs de cette concertation sont :

- **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet,
- **Écouter** les avis de la population et de ses représentants,
- **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir un scénario, qui sera approfondi.

Comment s'informer ?
Vous pouvez télécharger le [dossier de concertation](#) qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés (section Ouest : [Variante A](#), [Variante B](#), et [variante C avec une sous-variante Cbis](#) ; section Est : [Variante 1 avec une sous-variante 1bis](#), [variante 2](#), [variante 3](#) et [variante 4 avec une sous-variante 4bis](#)).

Vous pouvez aussi le consulter, pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies de Gomené, Laurenan, Merdrignac et Trémoriel.

Vous pouvez aussi consulter la [plaquette d'information](#).

Une réunion publique est prévue le :

Mardi 3 février 2015 à 18h30

salle des fêtes de Merdrignac, 13 rue Chanoine Le Texier

Dans la même rubrique

- ▶ RN176 - Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chénaie -
- ▶ RN164 - Déviation de Loudéac (phase II)
- ▶ RN164 - Mise à 2x2 voies section St Méen - RN12
- ▶ RN164 - Aménagement du secteur de Plémet
- ▶ **RN164 - Aménagement du secteur de Merdrignac (Ouest et Est)**
- ▶ RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)
- ▶ RN164 - Aménagement à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen (secteur Lomeven-Plouguernevel)
- ▶ A81_Barreau de Pont Lagot
- ▶ RN136 - Rodecad sud de Rennes - Restructuration de l'échangeur du Bois Harel
- ▶ RN176 - Echangeur de la Chénaie
- ▶ RN164 - Déviation de Gouarec - St Gelven
- ▶ RN164 - Déviation de Saint Caradec
- ▶ RN164 - Aménagement à 2x2 voies entre la Garenne et Ty Blaise
- ▶ RN165 - Déviation de Lorient - Renforcement du pont de Sac'h Quéven
- ▶ RN12 - Echangeur de l'Épine à Tramaïn
- ▶ RN12 - Saint Brieuc - Restructuration de l'échangeur de Langueux-Corneille
- ▶ RN12 - Echangeur des Vallées - 1/2 échangeur sud
- ▶ RN137sud - Suppression des

Extrait du site Internet de la DREAL

4.9. Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage

La concertation a été menée sous l'animation de Pierre-Alexandre Poivre, chef de la division Maitrise d'Ouvrage Intermodale de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne.

Il a été appuyé par M. GOMI, directeur de projet à la DREAL et par ses collaborateurs M. MOITEAUX, Chef de projet et M. LECOURSONNAIS, chargé d'études.

5. EXPOSE DES REMARQUES ET AVIS

5.1. Teneur des échanges en réunion publique

Cette réunion qui s'est tenue le 3 février 2015 a été l'occasion pour le maître d'ouvrage de présenter :

- l'état d'avancement de la mise à 2x2 voies de la RN164,
- les objectifs et les modalités de la concertation,
- le déroulement des études,
- l'avancement du projet,
- Les enjeux du site

A l'issue de ce premier temps, un échange avec la salle a eu lieu. Puis, la DREAL a présenté pour les deux sections les différentes variantes soumises à la concertation.

Au cours de cette réunion, 16 personnes sont intervenues. Les personnes présentes se sont principalement exprimées sur le choix des variantes. Les impacts et mesures liées au projet ont également été abordés mais en plus faible nombre.

Le détail des interventions est présenté en annexe 8.

5.1.1. Les choix et avis sur les variantes (14 observations)

Expressions individuelles

Sur la section Ouest :

- 3 personnes se sont positionnées pour la variante C.
- 3 personnes se sont positionnées contre la variante A.

Sur la section Est :

- 4 personnes se sont positionnées pour la variante 4.
- 1 personne contre la 1.
- 1 personne contre la 1bis.
- 2 personnes contre la 4bis.

Expression collective

Mme le Maire de Merdrignac a rappelé qu'un groupe de travail s'est constitué au sein de la commune. Pour la section Ouest, ce dernier s'est positionné en faveur de la variante C, qui à son avis présente moins d'impact sur le milieu humain et le milieu agricole. Le groupe s'est également interrogé sur la continuité de l'itinéraire de substitution entre les deux déviations et considère que la proposition faite dans le dossier de concertation n'était pas « réaliste ».

Sur la section Est, le groupe de travail, après avoir éliminé les variantes 1, 2 et 3, a marqué une préférence pour la variante 4 avec quelques modifications notamment au niveau du hameau des Gautrais.

Commentaires du maître d'ouvrage :

Concernant ce point, la DREAL a rappelé que cette réunion n'avait pas pour objet le choix de la variante mais d'éclairer les riverains sur les spécificités de chacune des variantes.

5.1.2. Impacts et mesures liés au projet (14 observations)

Le sujet sur les impacts et mesures liés au projet est revenu à plusieurs reprises pendant la réunion et notamment sur les critères :

- Environnementaux : enjeux liés à la voie verte (1 observation) et à l'étang de kernué (2 observations)
- Economique : Enjeu lié au maintien du garage automobile de la Croix du Taloir (3 observations)
- Sonore : demande de protection phonique (1 observation)
- Milieu humain : une personne s'inquiète de l'impact de la variante 4 pour le hameau du Bout du Bois (2 observations) et le hameau des Gautrais (1 observation).
- Milieu agricole : Enjeu lié à la réduction des impacts sur les exploitations agricoles (3 observations) et problèmes liés à la réalisation d'un passage grande faune (1 observation)

5.1.3. Les autres remarques

Les autres observations exprimées concernent :

- L'opportunité du projet (2 observations) : Ces personnes soulignent l'importance du projet de mise à 2x2voies pour le développement économique local et l'attractivité du territoire.
- Classement/déclassement (1 observation) : 1 élu s'inquiète du coût d'entretien des voies qui seront rétrogradées à la commune.
- Itinéraire de substitution (6 observations): Une première concerne le gabarit de l'ouvrage situé au Champs Robillard jugé trop petit pour certains engins. Deux concernent le tracé de l'itinéraire en section Ouest qui paraît inadapté en l'état. Trois autres concernent les tracés de l'itinéraire en section Est qui présenteront un impact important sur le milieu agricole ou ne sont pas adaptés
- Choix de localisation de l'aire de repos (1 observation) : cette personne souhaite savoir comment se fera le choix de sa localisation.

Commentaires du maître d'ouvrage :

Concernant l'aire de repos, deux sont envisagées sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN164. Les secteurs pressentis sont les suivants :

- Le secteur de Rostrenen
- Le secteur de Plémet ou de Merdrignac

5.2. La teneur des échanges lors de la permanence

La permanence organisée le 6 février 2015 par la DREAL a permis de mettre en avant les thématiques qui préoccupent, inquiètent ou simplement soulèvent des interrogations de la part des riverains. Cette réunion a été l'occasion d'évoquer « les cas particuliers » et ainsi mesurer l'impact des différentes variantes sur les personnes directement concernées.

5.2.1. Le tracé des variantes

Une des premières demandes des personnes qui se sont présentées à la permanence concerne le tracé plus précis des variantes. Ainsi, pour chaque personne qui s'est présentée, si elle le souhaitait, une présentation succincte des différents tracés a été faite par le Maître d'Ouvrage.

5.2.2. Les sujets abordés

A l'issue de la présentation des variantes, les problèmes particuliers ont été évoqués. Ainsi au cours de cette journée une trentaine de personnes se sont présentées et ont échangé autour du projet.

Les sujets les plus abordés concernent :

- Les impacts et mesures agricoles : avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire et de gênes occasionnées pour les déplacements de bétail ainsi que sur les itinéraires de substitution proposés (Ouest et Est). Concernant les mesures envisagées, les agriculteurs présents ont en priorité exprimé une volonté de compensation foncière pour ne pas mettre en péril leur activité.
- Les impacts sur le cadre de vie : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation. Plusieurs personnes actuellement riveraines de la RN164 ont fait part de leurs inquiétudes sur la variante B qui empiéterait sur leur propriété voire détruirait leur habitation. Pour les personnes un peu plus éloignées, de nombreuses demandes ont été faites pour la mise en place de protections phoniques (merlon, protection de façades..).
- Les impacts économiques : plusieurs personnes ont fait part de leur crainte sur la pérennité du garage situé à la Croix du Taloir après la mise en service. Les personnes ont exprimé leur solidarité et ainsi, réclamé un accès direct pour le garage depuis la RN164. Le propriétaire du garage qui s'est exprimé au cours de cette permanence considère que son activité ne sera plus viable et réclame une bretelle d'entrée et de sortie.
- Le choix des variantes :
 - ✓ Sur le secteur Ouest, les personnes présentes se sont 'regroupées' autour de la variante C qui semblait faire l'unanimité. Toutefois, une personne s'est clairement exprimée contre cette dernière qui se trouve à proximité immédiate d'un bien dans lequel il vient de réaliser d'importants travaux. Il craint que cette variante fragilise son projet d'investissement. Une personne s'est prononcée contre la variante Cbis qui coupe son exploitation et une autre contre la variante B qui conduirait à la destruction de son habitation.

La variante A a été largement critiquée par un riverain par rapport à son impact sur l'environnement (rapprochement d'un étang apprécié par les habitants et intéressant pour la faune qu'il abrite).

- ✓ Sur le secteur Est, les personnes qui se sont présentées ont débattu autour de la variante 4 en demandant une optimisation de cette dernière (passage au nord du hameau des Gautrais). Peu de remarques ont été faites lors de la permanence sur les autres variantes. Une personne s'est prononcée contre les variantes 2 et 3 et contre la position du Passage Grande Faune en raison de l'impact qu'il induirait sur son exploitation agricole.

Une personne s'est en revanche prononcée pour la variante 1.

- Les demandes d'optimisation : Plusieurs points ont été soulevés et largement discutés au cours de la permanence.

Pour la section Ouest :

- ✓ Modification de l'itinéraire de substitution entre le hameau de la Croix du Taloir et l'échangeur avec la RD22. La solution proposée suscite de nombreuses inquiétudes :
 - pente trop importante de la RD22 entraînant des difficultés de circulation en période hivernale,
 - allongement important pour les hameaux situés au nord de la RN164
 - augmentation du trafic dans le bourg de Lauréan (pour les personnes souhaitant rejoindre Plémet notamment)
- ✓ Optimisation de la variante C entre la Métairie Neuve et le Fertier pour minimiser l'impact sur une habitation proche.
- ✓ Proposition d'un 1/2 échangeur à la Croix du Taloir. Les arguments avancés sont les suivants :
 - faciliter les livraisons pour les hameaux situés de part et d'autre,
 - faciliter l'accès aux pompiers,
 - fournir un accès direct à la station-service,
 - Diminuer les temps de parcours pour les hameaux situés au nord de la RN164

Pour la section Est :

- ✓ Modification de la variante 4 avec un passage au Nord du hameau des Gautrais puis dans la forêt au sud de la RN164 avant de rejoindre l'échangeur existant. Une personne propose de s'éloigner du hameau des Gautrais en franchissant la RN164 actuelle à mi-chemin entre le Chêne de la Lande et les Gautrais.

Pour l'itinéraire de substitution entre les deux sections : le tracé proposé au cours de la concertation a été clairement rejeté par l'ensemble des acteurs (élus, riverains, agriculteurs). Une alternative a été proposée à la DREAL au cours de cette permanence. Cette dernière consiste à :

- ✓ Utiliser l'ouvrage des Champs Robillard (à noter que plusieurs personnes ont fait part de l'insuffisance de son gabarit pour certains convois),
- ✓ Longer la RN164 côté sud pour rejoindre l'échangeur de la Ville Hubeau.

A de nombreuses reprises, les agriculteurs nous ont fait part de l'importance de cet axe dans leur activité tant au niveau de leurs livraisons, approvisionnements, déplacements.

5.3. La teneur des échanges dans les registres

5.3.1. Le registre de Merdrignac

28 avis ont été recueillis sur le registre et 37 observations ont été émises. Elles concernent principalement le choix de la variante, les demandes d'optimisation et les impacts du projet.

5.3.1.1. Le choix des variantes

20 observations concernent le choix des variantes :

- 16 avis sur la section Ouest
- 4 avis sur la section Est

Les avis¹ exprimés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

	Ouest				Est					
	A	B	C	Cbis	1	1bis	2	3	4	4bis
POUR	2	0	11	0	2	3	-	-	2 ²	-
CONTRE	5	2	-	-	-	-	2	1	2	-

5.3.1.2. Les avis sur les variantes

Les arguments mis en avant pour ou contre chacune des variantes sont présentés dans les tableaux suivants :

✓ Section Ouest

Variante A		Variante B	
Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain	Impact sur l'activité agricole Impact en termes de nuisances sonores Impact sur l'environnement	/	Impact sur le milieu humain
Variante C		Sous-variante Cbis	
Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain agricole et environnemental.	/	/	/

¹ Un avis peut regrouper plusieurs choix

² Un avis comprend 14 co-signataires

✓ **Section Est**

Variante 1		Variante 1bis	
Pour	Contre	Pour	Contre
Opposé aux variantes 2 et 4	/	Opposé aux variantes 2 et 4	/
Variante 2		Variante 3	
Pour	Contre	Pour	Contre
/	Impact sur le milieu humain	/	Impact sur le milieu humain
Variante 4		Sous-variante 4bis	
Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain et le milieu agricole (avis collectif : 14 co-signatures)	Impact sur l'environnement	/	/

5.3.1.3. Les autres sujets abordés

Les sujets qui ont été les plus abordés concernent :

- **Les impacts sur le cadre de vie** (7 observations) : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation ; plusieurs particuliers ont demandé la mise en place de protections phoniques et d'aménagements paysagers.
- **Les impacts économiques** (3 observations) : Deux gérants (MTT Automobile et le garage de la Croix du Taloir) ont fait part de leurs craintes liées à leur perte de vitrine commerciale et/ou de leur accès direct sur la RN164. Un riverain a exprimé son soutien pour le maintien du garage automobile.
- **Les demandes d'optimisation** (4 observations) : Ces demandes concernent essentiellement la variante 4 avec une demande de contournement du hameau des Gautrais par le Nord. Une demande porte également sur l'itinéraire de substitution Ouest et au droit de la déviation existante de Merdrignac.
- **Les impacts et mesures agricoles** (1 observation) : avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire. Une demande a été faite pour l'ajout d'un boviduc.
- **le foncier** (2 observations) : avec des craintes sur les indemnisations et la perte de valeur des propriétés

5.3.2. Le registre de Gomené

Aucune observation du public n'a été recueillie. Toutefois, une observation de la mairie de Gomené a été jointe au registre.

5.3.3. Le registre de Laurenan

Aucune observation n'a été recueillie.

5.3.4. Le registre de Trémoré

Aucune observation n'a été recueillie.

5.4. La teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus

Ces échanges ont donné lieu à la réception de 44 mails et 8 courriers et 68 observations ont été émises.

Les remarques qui ont été émises peuvent être classées en cinq catégories :

- Le choix des variantes (15 observations)
- Le choix argumenté des variantes (25 observations)
- Les impacts localisés de chaque variante (10 observations).
- Les demandes d'optimisation (15 observations)
- Les autres remarques (3 observations)

5.4.1. Choix des variantes

40 observations³ portent sur le choix des variantes soumises à la concertation :

- 15 concernent la section Ouest
- 25 concernent la section Est

Les avis exprimés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

	Ouest				Est					
	A	B	C	Cbis	1	1bis	2	3	4	4bis
POUR	2	-	12	-	14	15	1	-	6 ⁴	0
CONTRE	6	5	1	3	2	3	9	2	7	5

³ Ces observations comprennent également les choix argumentés et peuvent regrouper plusieurs choix (observations)

⁴ Un avis comporte 36 co-signataires

5.4.2. Justification du choix des variantes

Section Ouest

Sur 15 observations portant sur le choix des variantes, 9 font l'objet d'une justification, les arguments développés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Variante A		Variante B		Variante C		Variante Cbis	
Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactante pour le milieu humain	Impacts agricole, environnemental et humain	/	Impact humain (destruction habitations, bruit) Impact foncier	Moins consommatrice d'espaces agricoles que la variante A Présente un « bon compromis » entre les enjeux agricoles et humains.	Impact humain	/	Impacts agricole et humain

Section Est

Sur 25 observations portant sur le choix des variantes, 14 font l'objet d'une justification. Les arguments développés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Variante 1 et 1bis ⁵		Variante 2	
Pour	Contre	Pour	Contre
Tracé « historique » Coût plus faible Moins impactante pour le milieu naturel et humain	Impact milieu humain et agricole	Contre les variantes 1 et 1bis	Impact milieu humain Impact milieu agricole (voie de substitution) Impact milieu environnemental (voie verte) Coût le plus élevé

Variante 3		Variante 4		Variante 4bis	
Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre
/	Impact milieu agricole et humain	Moins impactante pour le milieu humain et agricole	Coût plus important Impact environnemental (coupure de la voie verte et de la forêt)	/	Coût plus important Impact environnemental (coupure de la voie verte et de la forêt) et humain

⁵ N'apparaissent dans le tableau que les variantes ayant fait l'objet d'un commentaire.

5.4.3. Impacts localisés des variantes

13 observations ont été émises par rapport à des préjudices subis liées à une ou plusieurs variantes :

- **Les impacts sur l'agriculture (2 observations)** : Plusieurs craintes ont été exprimées :
 - ✓ les pertes foncières
 - ✓ la position du passage grande faune sur la section Est (risque pour l'exploitation riveraine)
 - ✓ Le tracé de l'itinéraire de substitution proposée (allongement de temps de parcours, nuisances pour les hameaux traversés)
- **Les impacts sur l'environnement (5 observations)** : Ces dernières concernent la voie verte. Les personnes ont fait part de leur inquiétude tant pour le rôle écologique de cet axe que son rôle récréatif. Une personne a également souhaité attirer l'attention sur les risques d'inondation liés au projet au droit de la vallée du Cancaval.
- **Les impacts sur le milieu humain (5 observations)** : avec des craintes en termes de nuisances sonores et de proximité du projet par rapport à leur habitation ; plusieurs particuliers ont demandé la mise en place de protections phoniques. Les personnes très proches des éventuels tracés s'interrogent également sur la prise en compte de la perte immobilière de leur bien après la mise en service du projet.
- **Les impacts sur le développement économique local (1 observation)** : Inquiétude sur le devenir du garage de la Croix du Taloir suite à la perte de son accès sur la future 2x2 voies.

5.4.4. Les demandes d'optimisation

- 5 observations concernent l'optimisation de la variante 4 au niveau du hameau des Gautrais.
- 1 observation concerne une optimisation de la variante C au niveau de Kernué (modification du rétablissement pour l'éloigner de son habitation).
- 4 observations concernent la création d'un accès direct au garage de la Croix du Taloir, voire d'un échangeur (1 observation)
- 3 observations concernent une optimisation de l'itinéraire de substitution à l'ouest de la Croix du Taloir
- 2 observations concernent une optimisation de l'itinéraire de substitution à l'est de la Créonais

5.5. La teneur des avis écrits des acteurs institutionnels

L'ensemble de ces avis sont repris en *annexe 11*.

5.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales

5.5.1.1. Le Conseil Régional

Par courrier en date du 24 Mars 2015, la Région a exprimé son avis sur le projet.

- Sur la section Ouest : la Région se positionne pour la variante C qui « semble présenter le meilleur compromis et mieux représenter l'ensemble des milieux humain, agricole et environnemental ».
- Sur la section Est : elle ne prend pas position précisant qu'au regard de l'analyse multicritère, aucune des variantes 1, 3, 4 et 4bis ne sort véritablement du lot. Elle précise également que le tracé dans le secteur des Gautrais devra très certainement être optimisé afin « de desservir convenablement ce lieu-dit mais également préserver de manière relative, la quiétude de ce secteur ».

5.5.1.2. Le Conseil Départemental des Côtes d'Armor

Par courrier en date du 17 avril 2015, le Conseil Départemental s'est exprimé sur le projet. Le Conseil Départemental prend les positions suivantes :

- Sur la section Ouest, il n'émet pas de remarques dans la mesure où le projet n'intercepte pas de voies départementales.
- Sur la section Est :
 - ✓ pour les variantes 1 et 4, il précise qu'une remise en état de l'actuelle RN164 qui sera utilisée en tant qu'itinéraire de substitution sera nécessaire avant déclassement.
 - ✓ Pour les variantes 2 et 3, il précise que le projet actuel d'itinéraire de substitution qui consiste à réutiliser des voies communales ne pourra à terme être intégré au réseau départemental.
- Sur la voie verte en rappelant que le projet devra intégrer « un réaménagement de qualité pour la partie de la voie verte qui pourrait faire l'objet d'un tracé neuf ».

5.5.1.3. Les communes

a. Gomené

Par délibération en date du 17 octobre 2014, avant la concertation, le Conseil Municipal s'était déjà prononcé en faveur de l'ajout d'un échangeur au niveau du village de « La Croix de l'Étaloir ».

Les arguments avancés sont les suivants :

- la voie passant par St Guenael constitue vraisemblablement la voie de desserte principale de la commune de Gomené
- importance du village de St Guenael pour la commune
- l'activité de la station de service est conditionnée par un accès direct à la RN164.

Par délibération en date du 3 avril 2015, le conseil municipal de Gomené a « fait siennes les propositions émises par la commission de travail qui regroupait des conseillers municipaux de Gomené, Merdrignac et Laurenan ainsi que de nombreux riverains et utilisateurs de la RN164 » (réunion du 5 février 2015 après la réunion publique) et « retient donc la variante C sous réserve des aménagements demandés » (*Cf. ci-après avis de la commune de Merdrignac*)

b. Trémoriel

Par délibération en date du 25 Mars 2015, le Conseil Municipal :

- souhaite que la variante 4 soit retenue (moins consommatrice d'espaces agricoles)
- souhaite que le tracé 4 passe plus au Nord dans la forêt de la Hardouinais et évite également par le Nord le village des Gautrais
- demande que les voies communales ne servent pas de voies de substitution.

c. Laurenan

Par délibération en date du 25 février 2015, le Conseil Municipal :

- demande la création d'un échangeur à « La Croix de l'Étaloir » pour préserver d'une part l'activité du garage existant et d'autre part pour permettre la circulation des engins agricoles, conséquents et éviter à tout prix le passage de camions et d'engins agricoles dans le bourg de Laurenan dont le futur aménagement ne pourra supporter une telle circulation.

Par délibération en date du 20 Mars 2015, le Conseil Municipal délibère à nouveau pour ajouter le souhait d'obtenir une desserte pour rejoindre la Croix de l'Étaloir.

d. Merdrignac

Par courrier en date du 30 Mars 2015, la commune de Merdrignac a transmis son avis.

Dans ce courrier, la commune rappelle son investissement ainsi que celui des riverains, agriculteurs et entrepreneurs qui se sont mobilisés autour du projet. Cette mobilisation s'est traduite par des propositions d'optimisation retranscrites dans une délibération datant du 25 Mars 2015 et accompagnée d'un ensemble de plans.

Ces propositions sont résumées ci-dessous.

1- Section Ouest :

La mairie indique que la variante C est retenue avec des modifications proposées (ci-après). Elle exprime également son refus des autres variantes (A et B).

Les modifications proposées sont les suivantes :

✓ **La Croix de l'Étaioir :**



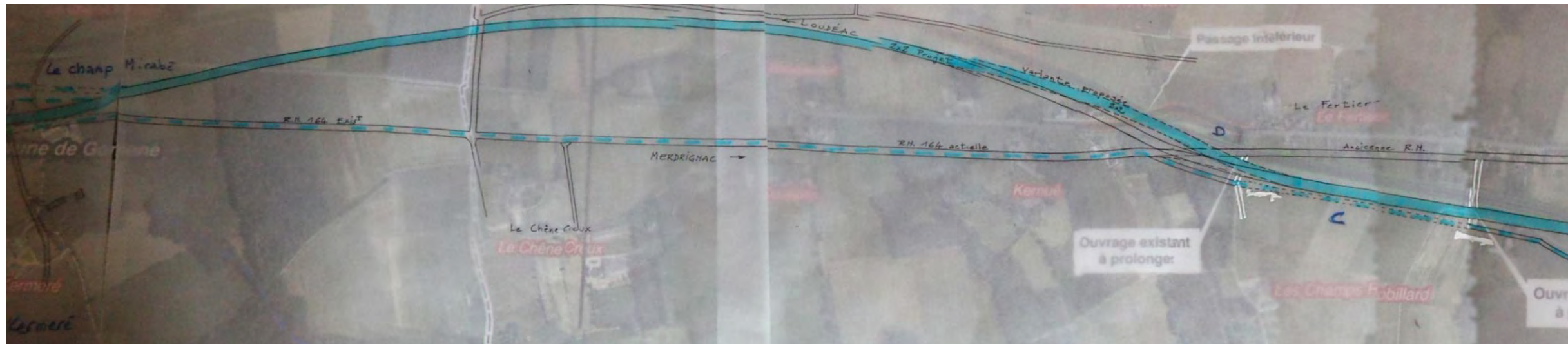
→ **Modification de l'itinéraire de substitution**

B1 : la création d'une route de substitution qui partirait de la Croix de l'Étaioir jusqu'à la sortie de « Tertignon » en utilisant les parties existantes.



→ **La création d'un échangeur Complet (A)**

✓ **Au Fertier**



→ **Modification du tracé de la section courante et de l'itinéraire de substitution permettant de supprimer le passage inférieur prévu (très proche d'une habitation).**

C : Réaliser une voie de substitution longeant la RN par le Sud au niveau du village du Fertier.

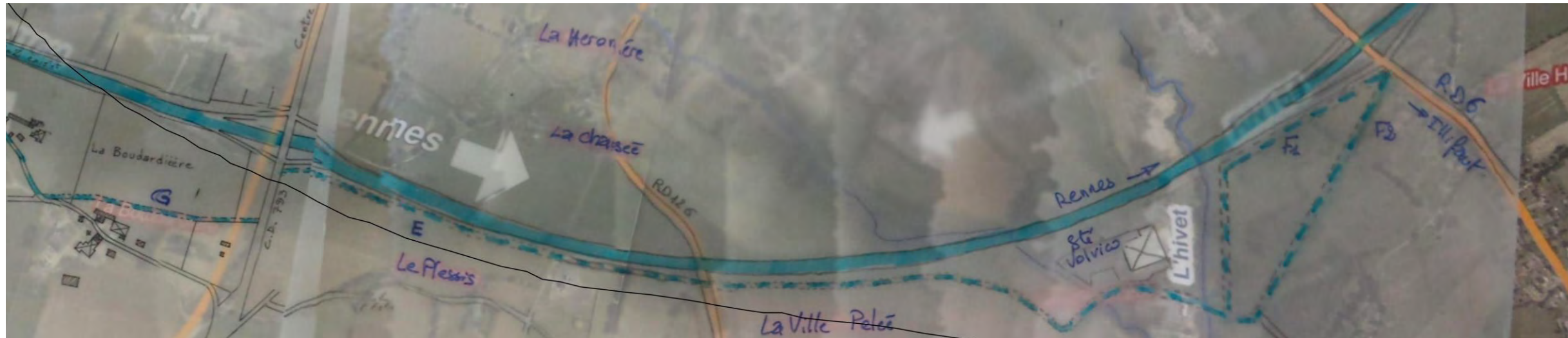
D : Remonter la RN vers le Nord pour s'écarter de l'habitation, située en rive nord de la RN actuelle, et doubler le pont existant au lieu dit Kernué

2- Contournement du centre-ville de Merdrignac

Concernant ce secteur la mairie a exprimé « son refus catégorique du passage de l'itinéraire de substitution par la rue du 19 mars ». Elle propose une solution alternative présentée ci après :



G : Proposition d'une voie de substitution passant au Nord de la Boudardière pour rejoindre la RD 793

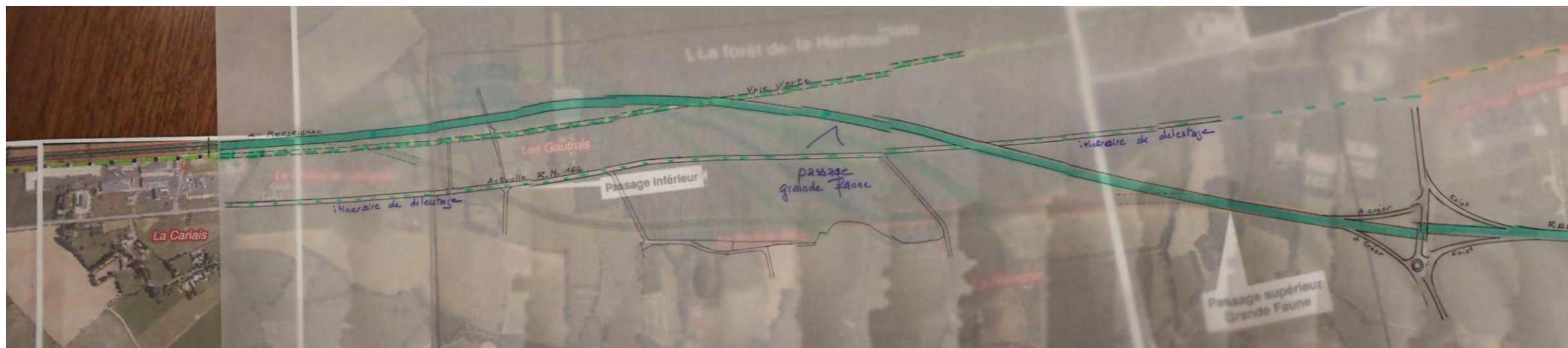


E, F1 et F2 : Création d'une voie de substitution longeant la déviation de Merdrignac entre la RD 793 et la RD 6 (Illifaut) avec un contournement de l'entreprise « Volvico ».

3- Section Est

La mairie indique que la variante 4 est retenue avec des modifications proposées (ci-après). Elle exprime également son refus des autres variantes.

Les modifications souhaitées sont présentées sur le plan suivant et explicitées dans la délibération présente *en annexe 11*. Il s'agit avant tout de contourner le hameau des Gautrais par le Nord à travers la forêt de la Hardouinais.



4- Autres points

Deux demandes particulières :

- « revoir les emplacements des aires de repos qui ne sont pas adéquats, compte tenu des risques sanitaires pour les élevages et l'impact sur le milieu agricole »
- « souhaite une visite sur place des services de la DREAL, avec les élus et riverains afin d'échanger sur le terrain sur ces propositions ».

5.5.2. Avis des administrations

5.5.2.1. Le Service Patrimoine Naturel (SPN) de La DREAL Bretagne

Par courrier en date du 10 avril 2015, le service Patrimoine Naturel s'est exprimé sur le projet. Dans cet avis, le SPN s'exprime sur les enjeux liés à la biodiversité, aux sites et aux paysages.

Concernant le volet biodiversité, le SPN :

- Précise que le diagnostic présenté « semble complet »
- Rappelle les enjeux du site
- Expose les enjeux liés à chaque variante
- Exprime ses conclusions.

Sur ce dernier point, il est précisé qu'au vu de l'examen des impacts, les variantes les moins pénalisantes sur le patrimoine naturel sont :

- Pour la section Ouest : la variante « Aménagement sur place » ou à défaut, la variante C.
- Pour le secteur Est : la variante 2 « Aménagement sur place ».

Concernant les enjeux liés aux sites et aux paysages, le SPN précise « qu'aucune des variantes proposées ne semble réellement acceptable dans le paysage ». Il exprime toutefois ces préférences pour les variantes en aménagement sur place à savoir la variante B (section Ouest) et la variante 2 (section Est).

Concernant la variante 2, il est rappelé qu'elle « nécessitera la réalisation d'ouvrages de transparence adaptés pour la faune et la mise en place de mesures de compensation à la destruction d'habitats forestiers ».

Enfin, le SPN précise que « dans les cas où les variantes 4 ou 4bis étaient retenues, une restauration de l'espace forestier sur l'itinéraire actuel de la RN164 en forêt de la Hardouinais constituerait une mesure de compensation nécessaire sur les plans écologiques et paysager ».

5.5.2.2. La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)

Par courrier en date du 6 mars 2015, la DRAC s'est exprimée sur le projet. Elle précise qu'en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement, le projet devra faire l'objet d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés.

5.5.2.3. La Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor

Par courrier en date du 9 février 2015, elle précise qu'elle n'a pas d'avis particulier à exprimer.

5.5.2.4. La Direction Départementale de la Protection des Populations

Par courrier en date du 31 Mars 2015, elle précise qu'elle n'a pas d'avis particulier à exprimer.

5.5.2.5. Avis de la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIRO)

Par courrier en date du 2 avril 2015, la DIRO s'est exprimée sur le projet. Cet avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs.

En préalable, la DIRO précise, de manière générale sur le projet, que :

- « l'interdistance entre les échangeurs nouveaux (5 à 7km) correspond au rythme pour ce type de route ».
- « les deux bretelles isolées existantes au nord devront être fermées » :
 - ✓ sur la section Est: au niveau de Merdrignac (RD6a)
 - ✓ sur la section Ouest : au niveau de Laurenan à proximité du ruisseau de Cancaval.
- « les projets d'échangeurs à lunettes conviennent »

Seul l'itinéraire de substitution pose question dans la mesure où ce dernier au vu de ces caractéristiques ne pourra pas assurer une fonction de délestage en cas d'accident grave.

Puis pour chaque variante, elle exprime ses contraintes en termes d'entretien.

En conclusion, la DIRO précise que :

- Sur le secteur Est « la variante 1 est la variante la mieux intégrée et la plus courte en linéaire tout en permettant avec la variante 1bis de maintenir une voie de substitution correcte ».
- Sur le secteur Ouest « les variantes A et C semblent préférables » en précisant toutefois que pour la variante C « l'emprise des murs anti-bruit par merlons végétalisés paraît difficilement réalisable au droit de la route nationale existante ».

5.5.3. Avis des organismes consulaires

5.5.3.1. La Chambre d'Agriculture

Par courrier en date du 23 mars 2015, la Chambre d'Agriculture des Cotes d'Armor s'est exprimée sur le projet.

Tout d'abord, **sur le choix des variantes :**

- Section Ouest : elle se positionne pour la variante C « qui présenterait un moindre impact pour les exploitations de la zone car elle s'éloigne des sièges d'exploitation ». Elle précise que la variante Cbis est trop proche du siège d'exploitation de Kermeré.
- Section Est : elle se positionne pour la variante 4 « qui impacte le moins l'activité agricole étant donné qu'aucun siège d'exploitation ne se situe au Nord de la RN 164 actuelle » avec une demande d'optimisation au niveau des Gautrais (passage au Nord du hameau pour éviter les habitations).

Puis, **sur les itinéraires de substitution :**

- Section centre (au sud du Bourg de Merdrignac) au droit de la déviation de Merdrignac, accessible aux engins agricoles: elle demande de prévoir la voie de substitution envisagée au Sud de la RN164 actuelle pour éviter les zones urbaines situées au nord
- Section Ouest : l'itinéraire de substitution prévu à l'ouest de la Croix du Taloir n'étant pas approprié pour les engins agricoles et afin d'assurer une bonne desserte agricole du secteur, elle demande un échangeur complet au niveau de la Croix du Taloir et qu'une voie de desserte soit prévue au nord de la RN164 entre la Croix du Taloir et le Pont Neuf, pour venir se raccorder au hameau de Tertignon.

Afin d'expliquer ces choix, la Chambre d'agriculture propose de rencontrer les services travaillant sur le projet sur place.

Enfin, elle précise que ce projet devra s'accompagner d'une réorganisation foncière et de mesures de compensation foncière qui nécessiteront la mise en place de réserves foncières)

5.5.4. Avis des associations

5.5.4.1. La Fédération Nationale des Transports Routiers de Bretagne (FNTR)

Par courrier en date du 27 mars 2015, la FNTR rappelle que « L'aménagement doit s'inscrire dans une démarche sécuritaire pour les usagers et les professionnels du transport, tout en respectant l'environnement ».

Elle précise qu'elle souhaite consulter la commission technique de la FNTR afin de compléter cet avis.

5.5.4.2. Automobile Club de l'Ouest

Par courrier en date du 3 avril 2015, l'Automobile Club de l'Ouest s'est exprimé sur le projet.

Pour la section Ouest il soutient la variante Cbis qui malgré un coût supérieur, semble limiter au maximum les impacts d'intérêt général.

Pour la section Est, elle opte pour la variante 1 « qui semble afficher le meilleur compromis en termes d'impact et pour un budget contenu ».

Enfin, au vu des prévisions de trafic affichées elle exprime son souhait de voir les travaux de cette section et de l'ensemble de la RN164 se réaliser dans un avenir proche.

5.5.4.3. Le Groupement Forestier de la Hardouinais (GFH)

Par courrier en date du 16 avril 2015, le GFH s'est exprimé sur le projet.

Il rappelle tout d'abord que la forêt de la Hardouinais « constitue un massif emblématique du centre de la Région Bretagne. Classée en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique), elle figure un atout majeur pour le développement économique et touristique de ce territoire ».

Il rappelle également que ce dernier a fait l'objet d'importantes actions depuis 2008 (déboisement et replantation) suite au développement d'un parasite ravageur pour les épicéas. Enfin, il précise que ce massif est également support d'activités pédagogiques et touristiques qui se sont développées suite à de lourds efforts d'investissements soutenus par les collectivités locales.

Au regard de ces enjeux, le GFH :

- exprime son souhait de voir se réaliser un projet le moins impactant possible pour la massif forestier.
- rappelle que la voie verte devra être préservée.
- Souhaite une prise en considération des corridors écologiques. A ce titre souhaite être associé avec la Fédération des Chasseurs et la DDTM 22 à la localisation d'un éventuel Passage Grande Faune.

Pour la suite des études, le GFH souhaite :

- être associés aux discussions relatives aux mesures compensatoires
- que soient pris en compte les points particuliers suivants :
 - ✓ le devenir des parcelles situées au sud du hameau de la Harmonie
 - ✓ le transfert d'éventuelles voies devenues sans issues
 - ✓ les investissements qui seraient rendus improductifs en matière de gestion sylvicole.

6. SYNTHÈSE DES AVIS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE – LE BILAN DE LA CONCERTATION

6.1. Bilan quantitatif

6.1.1. Une concertation mobilisatrice

La concertation menée sur le projet a favorisé de nombreux échanges ainsi qu'un accès à l'information d'un grand nombre de citoyens.

Le maître d'ouvrage a varié les modes et les temps de concertation ce qui a permis de toucher un public assez large.

Ainsi, la phase de concertation a permis de :

- Recueillir 111 avis (registres, mails, courriers, institutionnels ...) et 163 observations.
- Réunir plus de 200 personnes lors de la réunion publique qui s'est déroulée en soirée,
- D'accueillir une trentaine de personnes lors de la permanence organisée sur une journée.

Les élus ont en outre organisé leurs propres réunions de concertation avec les riverains ou la profession agricole, pour formuler des avis et contre-propositions collectifs.

6.1.2. Intérêt suscité par le projet

Sur les 163 observations émises lors de la concertation, seules 4 observations expriment un mécontentement autour du projet et notamment :

- Sur le déroulement de la concertation (délais, période) : 1 observation
- Sur le choix des variantes (les personnes ne comprennent pas que l'on propose de nouvelles variantes alors qu'un tracé avait déjà été retenu à l'issue d'études antérieures) : 3 observations

Malgré ces quelques « opposants », le projet d'aménagement dans le secteur de Merdrignac a été bien accueilli dans la mesure où ce dernier est évoqué depuis longtemps.

6.1.3. Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Toutefois, après analyse individuelle de ces derniers, les observations peuvent être regroupées en 8 thèmes

La répartition par thèmes des observations est la suivante :

Thèmes	Nombre d'observations
Les choix et avis sur les variantes	69
Les demandes d'optimisation	17
Les impacts et mesures sur l'agriculture	10
Les impacts et mesures sur l'économie locale	4
Les impacts et mesures sur l'environnement	9
Les impacts et mesures sur le milieu humain	26
Les itinéraires de substitution	14
Autres	14
TOTAL	163

P.s : Pour ce tableau de répartition, l'ensemble des avis a été pris en compte (registres, courriers, mail, publics et institutionnels) ainsi que ceux issus de la réunion publique.

6.1.4. Le choix sur les variantes

Sur les 163 observations, 69 concernent les variantes.

	Ouest				Est					
	A	B	C	Cbis	1	1bis	2	3	4	4bis
POUR	5	1	32	1	22	24	1	2	14 ⁶	1
CONTRE	15	7	1	3	5	6	12	3	11	7

Il convient de rappeler que sur le secteur Est, un avis concerne le collectif et regroupe 36 co-signataires qui se sont exprimés en faveur de la variante 4.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Sur la section Est, les avis du public sont partagés entre les variantes 1 et 4, alors que les acteurs institutionnels sont favorables à la variante 4.

La variante 4 a l'avantage de présenter l'impact le plus faible sur le milieu agricole. L'impact sur le milieu naturel, quoique fort, porte principalement sur l'extrémité sud de la forêt, scindée du reste du massif par la RN actuelle.

La variante 1, privilégiée par de nombreux riverains en raison de son faible impact sur le milieu naturel, présente en revanche un impact fort sur le milieu agricole.

⁶ 1 de ces avis comportent 36 co-signataires

6.2. Bilan qualitatif

La synthèse des points abordés sur le projet est la suivante.

6.2.1. Le cadre de vie – Le bruit

Il s'agit essentiellement d'inquiétudes de la part des riverains selon le projet qui sera retenu :

- distance de leur habitation par rapport à la route,
- emprises du projet sur leur propriété,
- la mise en place de protections phoniques
- influence des vents dominants.

Commentaire du maître d'ouvrage :

L'augmentation du trafic qui accompagnera la mise à 2x2 voies de la RN164 ainsi que l'augmentation de la vitesse à 110km/h engendreront des nuisances sonores pour les riverains de la RN164 qui devront être bien appréhendées par le Maître d'Ouvrage, qui est tenu de respecter une réglementation et des méthodologies qui sont très claires sur les objectifs de résultats.

La phase suivante des études permettra de proposer les mesures de réduction du bruit (isolation de façades pour les habitations isolées, écrans ou merlons pour les habitations groupées en fonction des emprises disponibles) à réaliser en application des réglementations.

Une fois ces protections phoniques réalisées et la RN164 à 2x2 voies mise en service, le Maître d'Ouvrage s'engage à venir faire des mesures phoniques et à compléter les protections phoniques réalisées si elles s'avéraient insuffisantes.

En cas d'emprise sur les propriétés, en sus des protections phoniques, le rétablissement des clôtures sera réalisé.

La situation des habitations qui se retrouveraient éventuellement très proches du tracé retenu fera l'objet d'un examen attentif, tenant compte de la capacité à les protéger efficacement du bruit et à insérer la route.

6.2.2. L'agriculture

Ce thème est largement évoqué dans la description des impacts des variantes 1 et 1bis, A et Cbis, notamment en termes de coupures parcellaires et d'impacts sur les sièges d'exploitations.

Le monde agricole a également manifesté son souhait de voir se créer des réserves foncières.

Le tracé des itinéraires de substitution est revenu à plusieurs reprises tant de la part des riverains que des élus avec des craintes en termes d'emprises, d'allongement de parcours, d'accessibilité ou encore de nuisances dans la traversée de zones agglomérées, d'inadaptation aux engins agricoles. Ce point est développé dans le paragraphe 6.2.5.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Quelle que soit la variante envisagée, le projet conduira à une perte de foncier agricole à la fragmentation de parcelles, à la suppression de l'ensemble des accès directs aux parcelles depuis la route nationale, susceptible de perturber le fonctionnement d'exploitations souvent situées de part et d'autre de la RN164. Il conviendra donc d'abord, dans la poursuite des études, de chercher à limiter les impacts du projet.

La phase suivante des études permettra notamment de mener une étude d'impact agricole affinée avec une rencontre individuelle des exploitants concernés. Cette étude d'impact agricole permettra de mettre en lumière le besoin ou non d'ajouter au projet des voies de désenclavement de certaines parcelles ou des franchissements agricoles ou boviducs et d'optimiser leur positionnement.

L'évaluation des impacts résiduels permettra de se prononcer, après la DUP du projet, sur l'opportunité à envisager la conduite d'un aménagement foncier agricole et forestier, démarche à même de permettre de réorganiser le parcellaire agricole si le projet routier se révélait trop impactant pour la fonctionnalité et la compétitivité des exploitations. Dans cette perspective, la constitution de réserves foncières a déjà été engagée par un portage via la SAFER.

Dans tous les cas, l'optimisation du projet sur le volet agricole se fera en collaboration avec le monde agricole. Toutefois, le Maître d'Ouvrage doit aussi prendre en compte les impacts sur les habitations, les zones humides et les boisements (dont les compensations peuvent conduire à impacter les terres agricoles), et un compromis doit être recherché sur ces points sensibles.

6.2.3. Le garage automobile

A plusieurs reprises, des personnes ont exprimé leurs inquiétudes sur la pérennité du garage de la Croix du Taloir qui, quelle que soit la variante retenue, perdra son accès direct à la RN164.

A ce titre, les mairies de Gomené et Laurenan ont exprimé leur souhait de créer un nouvel échangeur au niveau de la Croix du Taloir offrant ainsi un accès direct :

- à la station-service (« dernière avant Rennes qui emploie une dizaine de salariés »).
- au village de St Guenael (« le plus important de la commune » de Gomené)
- aux hameaux situés au nord de la RN164.

et permettant d'éviter le passage de camions et d'engins agricoles dans le bourg de Laurenan.

Commentaire du maître d'ouvrage :

Concernant la desserte du garage, les études préalables ont montré que les variantes n'avaient pas les mêmes conséquences sur son activité. Ce point a fait l'objet d'une attention particulière dans la réalisation de l'analyse comparative et d'un paragraphe dédié dans le dossier de concertation.

Principale entreprise de Gomené et employant une dizaine de personnes, le garage de La Croix du Taloir profite actuellement du trafic de transit lié à la RN164.

A partir du moment où aucune des variantes ne prévoit d'accès direct à la station-service depuis la future 2x2 voies, l'activité de ce garage se trouvera inévitablement affectée par l'aménagement.

Le choix assez unanime résultant de la concertation amène à privilégier la variante C (cf ci-après). Ce n'est pas la configuration la plus pénalisante (la variante B l'isolait en le déconnectant de tout axe de circulation).

L'activité de réparation, de concession automobile et de dépannage ne semble pas devoir être remise en cause par le projet : les clients originaires de Merdrignac ne perdront pas vraiment de temps pour y accéder par rapport à aujourd'hui, les clients en provenance de Loudéac mettront 2 minutes de plus qu'aujourd'hui pour accéder au garage. Tout impact sur le chiffre d'affaires ne peut être néanmoins exclu.

C'est avant tout la partie de l'activité « station-service » liée aux véhicules en transit qui serait impactée : l'activité carburants représentant environ 15 % du chiffre d'affaires du garage, et les véhicules en transit représentant environ la moitié de la clientèle.

Au regard des éléments ci-dessus, et de l'impact probablement réel mais modéré du projet sur l'activité du garage, il paraît difficilement défendable de réaliser, pour cette seule raison, un échangeur au niveau du garage. La construction d'un échangeur, dont le coût de réalisation est estimé à au moins 2 millions d'euros (hors ouvrage) et qui impliquerait une consommation d'espace agricole de 1 à 2 hectares, pour desservir une station service serait dans ces conditions sujette à contestation au regard des critères d'analyse de l'utilité publique d'une opération.

En fonction des effets du projet sur son activité, l'entreprise pourra éventuellement réclamer une indemnisation pour le préjudice subi. Celle-ci ne pourra être mise en œuvre qu'a posteriori, par analyse des effets réels du projet sur le chiffre d'affaires, et par le biais d'une expertise tierce.

6.2.4. Les enjeux environnementaux

Deux sites ont fait l'objet de plusieurs remarques et interventions au cours des différents temps d'échange : **l'étang de Kernué et la voie verte.**

Au-delà de la dimension écologique de ces derniers (qui abritent des espèces protégées), les personnes qui se sont exprimées ont également rappelé la dimension sociale (lieu de convivialité, de ballade..) de ces lieux et ainsi leur volonté de les conserver intacts sur le territoire.

Commentaire du maître d'ouvrage :

L'analyse comparative a bien mis en avant l'inconvénient pour la variante A de toucher la zone humide de Kernué.

De même, l'analyse comparative des variantes sur la section Est a bien mis en avant que toutes les solutions n'étaient pas équivalentes pour la voie verte. Seule la variante 1 n'a aucun impact, les autres impliquent (par la voie nouvelle ou l'itinéraire de substitution) la coupure de la voie verte, une proximité avec la nouvelle 2x2 voies et un éventuel déplacement avec une reconstitution en tracé neuf. Ce sont des éléments qui ont souvent été appréhendés par ceux qui ont pris position pour ou contre telle ou telle variante.

6.2.5. Les demandes d'optimisation

Ces dernières concernent :

Pour la section Ouest :

- ✓ Modification de l'itinéraire de substitution entre le hameau de la Croix du Taloir et l'échangeur de la RD22, jugé inadapté.
- Proposition de création d'une voie de substitution entre la Croix du Taloir et la sortie de Tertignon
 - ✓ Proposition de création d'un échangeur.
- ✓ Optimisation de la variante C entre la Métairie Neuve et le Fertier.
- Proposition de décaler le tracé vers le nord,
- Proposition de création d'une voie de substitution au sud de la 2x2 voies

Pour la section Est :

- ✓ Modification de la variante 4
- Proposition de passage au Nord du hameau des Gautrais puis dans la forêt au sud de la RN164 avant de rejoindre l'échangeur existant

Pour la déviation actuelle de Merdrignac :

- ✓ Rejet de la proposition du dossier de concertation
- Proposition d'une alternative au sud de la RN164 (depuis la RD793 jusqu'à la Ville Hubeau).

Commentaire du maître d'ouvrage :

Concernant la section Ouest, le maître d'ouvrage examinera dans la suite des études diverses solutions d'itinéraire de substitution et les comparera avant de faire un choix définitif. La solution proposée par les collectivités sera notamment étudiée.

En ce qui concerne la question d'un échangeur supplémentaire à la Croix du Taloir, il est justifié par les collectivités par la présence du garage, un projet de zone d'activités et les livraisons par camions pour un certain nombre de hameaux. On rappelle que le carrefour actuel de la Croix du Taloir est fréquenté par un faible nombre de véhicules : 400 par jour dont 170 en direction ou provenance de Merdrignac et 150 pour la direction Loudéac.

L'impact sur le garage a été évoqué plus haut et ne justifie pas à lui seul la réalisation d'un échangeur.

Dans la variante C qui est celle privilégiée par les collectivités, les usagers en direction de Merdrignac (qu'ils habitent la Croix du Taloir ou Saint-Guenaël ou fréquentent le garage), cheminent dans des conditions totalement analogues à la situation actuelle, en utilisant l'actuelle RN164.

Les usagers en direction de Loudéac perdent environ 2 minutes par rapport à la situation actuelle, pour rejoindre l'échangeur de la Lande aux Chiens, et peut-être moins si un autre itinéraire de substitution était mis en place. Ces éléments de faible fréquentation et d'impact nul ou limité sur les temps de parcours ne plaident pas non plus pour un échangeur supplémentaire. En outre, comme le mentionne à juste titre la DIRO, l'interdistance entre les deux échangeurs dans ce secteur est de 6 km, ce qui est totalement cohérent avec le statut de la voie et ce qui se retrouve ailleurs sur le reste de la RN164. Si un échangeur devait être réalisé à la Croix du Taloir, il serait à moins de 2,5 km de l'échangeur le plus proche : nulle part ailleurs sur la RN164 on ne rencontre une telle proximité, qui plus est en dehors d'un milieu péri-urbain.

Concernant le projet de zone d'activités, il est noté que le secteur se trouve en zone RNU (Gomené ne dispose pas de document d'urbanisme) et qu'aucun projet n'apparaît dans les documents de planification. Même si le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 doit évidemment tenir compte du territoire traversé et de ses projets, il doit prioritairement répondre à l'ambition première qui est de mettre la RN164 à 2x2 voies tout en proposant des réponses en termes de déplacement et de mobilité aux usages actuels (riverains, exploitants agricoles, zones urbanisées existantes, entreprises existantes...) dont les habitudes peuvent être modifiées par le projet. Les collectivités peuvent s'emparer du projet structurant que représente la mise à 2x2 voies pour le compléter d'aménagements répondant aux enjeux de développement plus locaux : la réalisation d'un échangeur supplémentaire au niveau de la Croix du Taloir pourrait relever dans ce cadre d'une maîtrise d'ouvrage tierce, en complément du programme porté par l'Etat.

La demande d'optimisation de la variante C entre la Métairie Neuve et le Fertier sera examinée par le maître d'ouvrage.

Concernant la section Est, le maître d'ouvrage examinera la proposition de modification de la variante 4, et formulera le cas échéant des contre-propositions.

En ce qui concerne l'aménagement de l'itinéraire de substitution au niveau de la déviation actuelle de Merdrignac, déjà en 2x2 voies mais où circulent des véhicules lents faute d'itinéraire alternatif, le maître d'ouvrage examinera les propositions alternatives faites par les collectivités, formulera le cas échéant des contre-propositions, et examinera la pertinence d'inclure ces aménagements dans le dossier à soumettre à enquête publique

7. CONCLUSION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La concertation s'est déroulée dans de bonnes conditions permettant une large expression du public. Le maître d'ouvrage a trouvé très positif la coordination des différentes collectivités, de certains riverains et de la profession agricole pour formuler un avis collectif et des contre-propositions, même si d'autres expressions, parfois en contradiction, peuvent être relevées.

Un consensus semble se faire autour de la variante C pour la section Ouest.

Pour la section Est, les avis des riverains étant partagés entre les variantes 1 et 4, la comparaison multi-critères de celles-ci conduit le maître d'ouvrage à retenir la variante 4, qui est plébiscitée par les communes et le milieu agricole.

Des attentes ont néanmoins été exprimées concernant les tracés de ces deux variantes mais également concernant le tracé de l'itinéraire de substitution en extrémité Ouest et en section centrale. Le maître d'ouvrage étudiera l'ensemble des contre-propositions qui ont été faites.

Une demande d'échangeur supplémentaire au niveau de la Croix du Taloir a été formulée ; l'analyse du maître d'ouvrage laisse néanmoins à penser que cet ouvrage est une réponse à des enjeux très locaux.

Aussi, sur la base de l'analyse multi-critères soumise à la concertation et de l'ensemble des avis recueillis au cours de la concertation, tout en considérant que la durée de la concertation aura permis au public d'émettre un avis, le maître d'ouvrage :

- décide de retenir, sur la section Ouest, la variante C
- décide de retenir, sur la section Est, la famille de variantes 4
- examinera, dès le début de la suite des études, les propositions d'ajustement de tracé de ces deux variantes et de l'itinéraire de substitution, et formulera le cas échéant des contre-propositions. Sur la base d'une analyse comparative, des ajustements devront être le cas échéant décidés.
- décide de ne pas intégrer dans le programme de son projet la réalisation d'un échangeur supplémentaire au niveau de La Croix du Taloir, considérant que le projet présenté permet une desserte satisfaisante du territoire traversé ; il reste néanmoins possible à une collectivité tierce d'assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement d'un tel ouvrage, qui peut venir compléter le projet de l'Etat pour répondre à des enjeux de développement locaux
- devra trancher, avant la mise à enquête publique, sur l'inclusion de la réalisation d'un itinéraire de substitution en section centrale dans le dossier à soumettre à enquête, ou son renvoi à un dossier ultérieur.

8. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES

La mise en œuvre du chantier de la RN164 à Merdrignac interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique bien précis qui demandera plusieurs années.

Les prochaines étapes sont :

- **Les études techniques d'avant-projet** : la solution retenue à l'issue de la concertation sera étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, génie civil, mesures pour le traitement des impacts, etc...
- **L'étude d'impact** : Ce dossier exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire (ou en dernier recours compenser) les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Il prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité Environnementale⁷ puis présenté au public.
- **L'enquête publique** : Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.
- **La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** : Au terme du processus, le Préfet représentant l'Etat peut alors, si l'ensemble des éléments sont favorables, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations au cas par cas viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière. Au terme de ce parcours, l'aménagement peut alors être réalisé.

- **Dossier d'incidence loi sur l'eau**
- **La démarche espèces protégées** : Face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNPN). Le « dossier CNPN » est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2). Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.



⁷ L'Autorité environnementale est l'autorité compétente en matière d'environnement, conformément aux législations européenne et française. Il s'agit d'une représentation du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), instance de conseil et d'inspection du ministère du développement durable.

RN164

Aménagement du secteur de Merdrignac

Bilan de la concertation

Annexes



9. LES ANNEXES

- **Annexe 1** : Modalités de concertation
- **Annexe 2** : Proposition de modalités de concertation transmises aux communes concernées
- **Annexe 3** : Délibération des communes sur les modalités de concertations
- **Annexe 4** : Dossier de concertation
- **Annexe 5** : Diffusion du dossier de concertation : liste des destinataires
- **Annexe 6** : support de la réunion publique
- **Annexe 7** : Affiche de la réunion publique et plaquette d'information
- **Annexe 8** : Compte rendu de la réunion publique
- **Annexe 9** : Observations portées sur les registres en mairie
- **Annexe 10** : Mails et courriers reçus
- **Annexe 11** : Avis des institutionnels reçus
- **Annexe 12** : communiqué de presse et principales coupure de presse

Annexe 1 : Modalités de concertation



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D013

Monsieur le Maire,

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

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

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Gomené
Le Bourg
22230 GOMENE

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D015

Monsieur le Maire,

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

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

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

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



Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Trémoré
Place de la Mairie
22230 TREMOREL

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Madame le Maire,

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

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

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

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



Patrick STRZODA

Madame le Maire de Merdrignac
26 rue Philippe Mercier
22230 MERDRIGNAC

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 JAN. 2015

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-0013

Madame le Maire,

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

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

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

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



Patrick STRZODA

Madame le maire de Laurenan
le Bourg
22230 LAURENAN

S/C de M. le Préfet des Côtes d'Armor

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

RN164 – PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MERDRIGNAC

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

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

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

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

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

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Merdrignac
- Laurenan
- Gomené
- Trémoré

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

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

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

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

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

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

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

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

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette réunion sera annoncée :

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

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

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

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

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

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

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

III. BILAN DE LA CONCERTATION

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

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

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

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



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Ref : IST-DMOI-PM-D254

Rennes, le **30 OCT. 2014**

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

À

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

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

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

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

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

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

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



Patrick STRZODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Ref : IST-DMOI-PM-D 254

Rennes, le **30 OCT. 2014**

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

À

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

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

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

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

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

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

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



Patrick STRZODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Ref : IST-DMOI-PM-D 254

Rennes, le **30 OCT. 2014**

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

À

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

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

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

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

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

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

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



Patrick STRZODA



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Ref : IST-DMOI-PM-D254

Rennes, le **30 OCT. 2014**

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

À

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

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

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

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

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

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

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



Patrick STRZODA

Annexe 3 : Délibération des communes sur
les modalités de concertation

Département des **COTES D'ARMOR**

Arrondissement de **DINAN**

Commune de **MERDRIGNAC**

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

DATE DE CONVOCATION : 10 décembre 2014

DATE D'AFFICHAGE : 10 décembre 2014

Nombre de conseillers en exercice : 23

Nombre de présents : 22

Nombre de votants : 23

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

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

Absents excusés : JAMET Tatiana (pouvoir à Dominique Daunay)

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

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

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

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

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

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

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

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

Sur le rapport présenté par Mme Régine Angée, Maire,

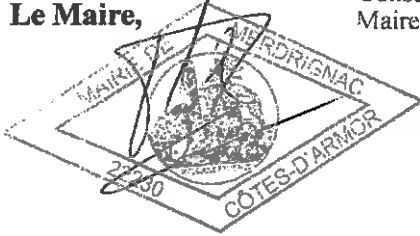
- **Approuve les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.**

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

Pour extrait conforme
Le Maire,

Régine ANGÉE
Conseillère Générale
Maire de Merdrignac

Transmis en Sous Préfecture le : 18 DEC. 2014



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

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

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

Absents : M. RAFFRAY Jean-Michel, absent excusé

Mme JUMEL Céline a été élue secrétaire;

Date des convocations : le 04 décembre 2014

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

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

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

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

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

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

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

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

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

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

Sur le rapport présenté par M. le Maire,

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

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

Pour expédition conforme
M. Michel ROUVRAIS, Maire,

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



Annexe 4 : Dossier de concertation



Dossier de concertation

Mise à 2×2 voies de la RN164
**Aménagement du secteur
de Merdrignac**

Janvier - février 2015

[RN164]





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

1 Introduction

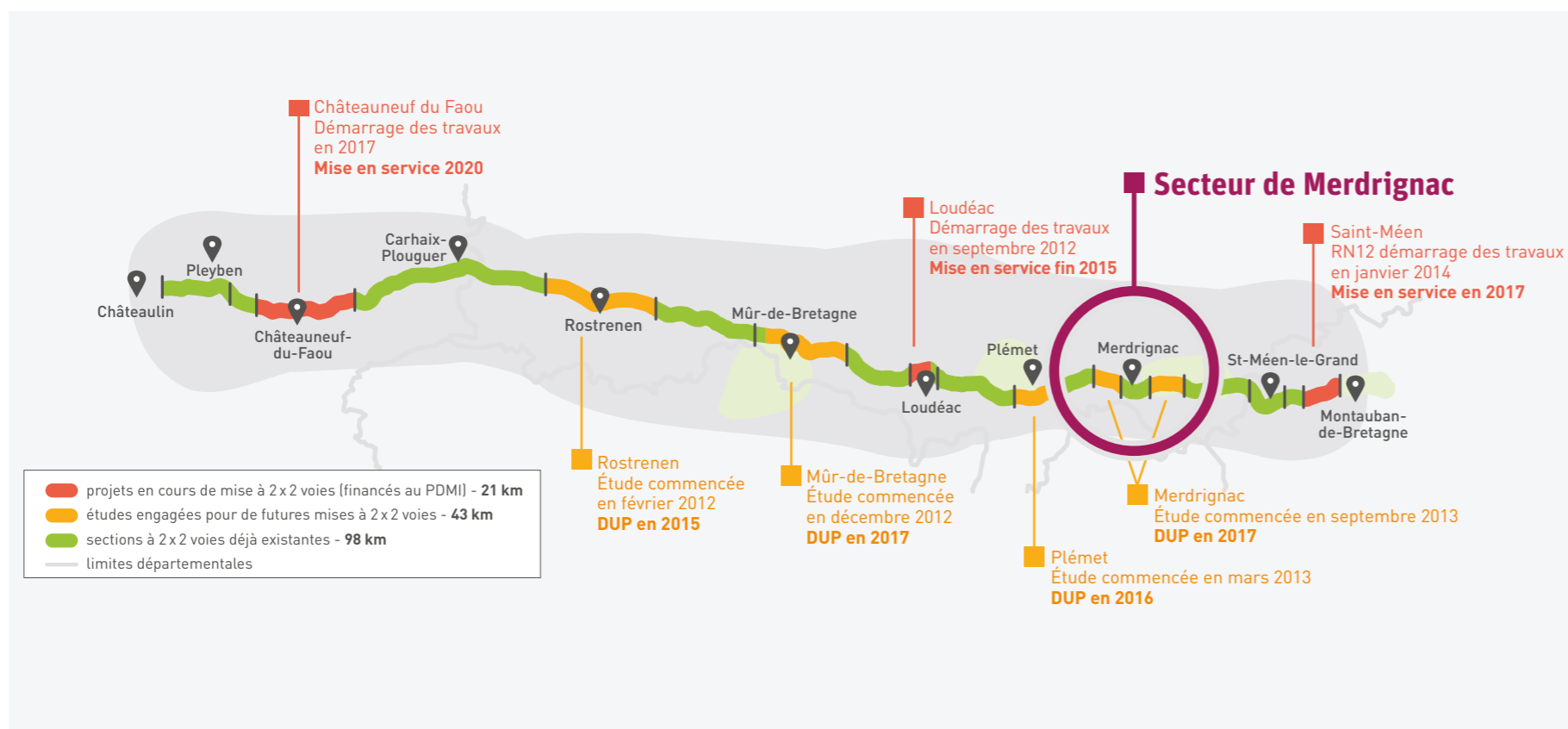
Le projet soumis à la concertation prévoit d'aménager la RN164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de Merdrignac : d'une longueur de 4 km, la section Ouest est comprise entre La Croix du Taloir, à l'ouest, et la déviation de Merdrignac, à l'est ; tandis que la section Est relie, sur 5 km,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

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

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

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

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



→ La RN164 en chiffres

162 km de long

98 km déjà en 2x2 voies

Le point sur les 64 km qui restent à aménager à 2x2 voies :

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

Aménagement de la RN164 - Secteur de Merdrignac



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

Un projet global pour la Bretagne

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

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

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

→ Zoom sur le Pacte d'avenir pour la Bretagne

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

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

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

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

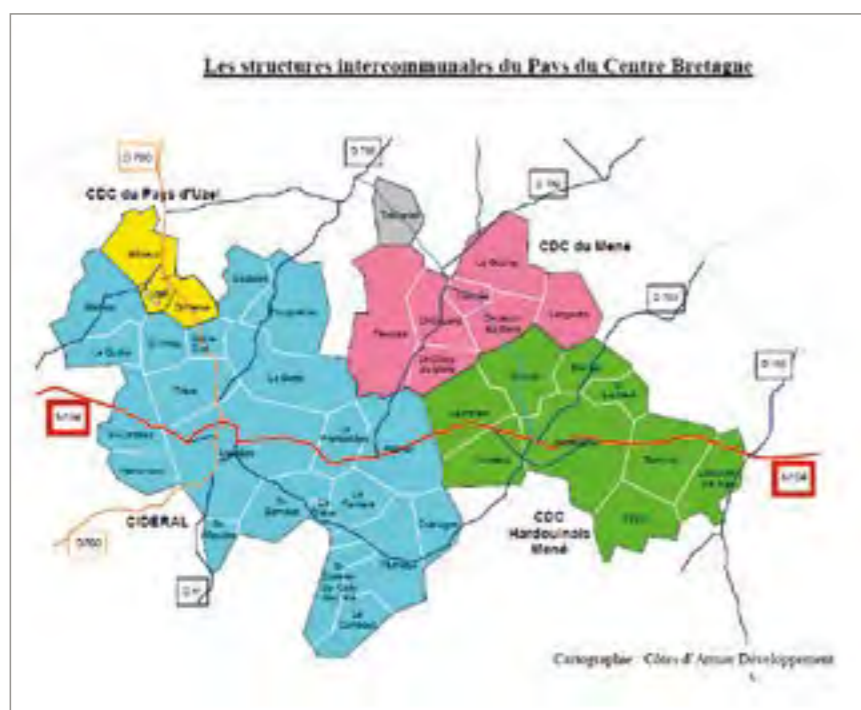
Plus largement, la modernisation des axes routiers suppose la prise en compte de tous les points de vue et des intérêts divergents que tout nouvel aménagement peut susciter. C'est pourquoi une concertation, large et ouverte, est systématiquement organisée, dans la durée, afin de permettre à chacun de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

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

2 Le territoire du projet

2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité

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



Renforcer la desserte régionale est-ouest par le Centre Bretagne

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

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

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative pour les 20 prochaines années, la RN164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne.

Les transports collectifs sur le territoire

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

- le car, via la ligne 8 qui relie Saint-Brieuc – Moncontour – Merdrignac : cette ligne dessert occasionnellement le centre-ville de Merdrignac (1 à 2 allers/retours chaque semaine) ;
- le TER-car, via la ligne Loudéac – Rennes, qui assure environ 5 allers/retours quotidiens et dessert ainsi Merdrignac-centre et le lycée agricole. La commune de Trémoré est, quant à elle, concernée par seulement 1 ou 2 allers/retours.

En revanche, aucune liaison ferroviaire est-ouest ne peut constituer une alternative à la RN164 ; de même, l'aéroport le plus proche, situé à Saint Brieuc, se trouve à près d'une heure de la zone d'étude.



Favoriser et fluidifier les déplacements

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

Un enjeu important : les liaisons domicile-travail

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

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

Améliorer la sécurité routière

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

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

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

Prévisions de trafic : une tendance à la hausse

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

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

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

Merdrignac, représente environ 10 % du trafic de la RN164 soit 600 véhicules/jour.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Le territoire du projet

2.2 Les enjeux de développement

La situation démographique

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

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

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

La situation économique

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

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

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

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

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

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

Les activités agricoles

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

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

→ L'accès aux parcelles agricoles

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

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

Les activités touristiques

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

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

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

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

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

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

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

→ En termes de patrimoine...

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



Le Château de Merdrignac

2 Le territoire du projet

2.3 Les enjeux environnementaux

Un itinéraire au cœur d'un paysage varié

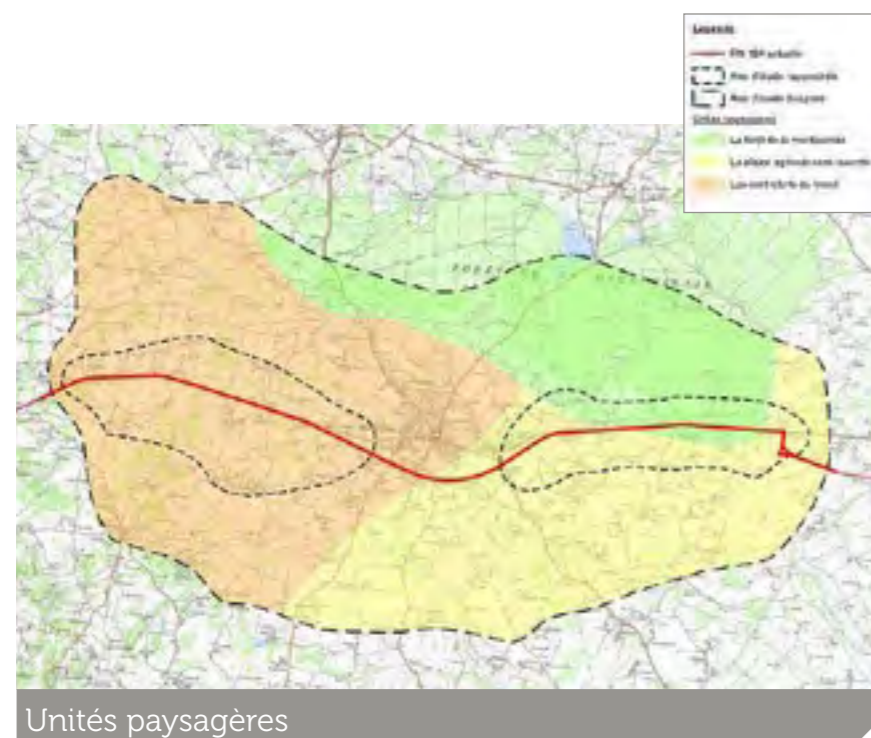
La RN164 prend place au sein de trois unités paysagères distinctes :

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

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

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

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



La présence d'une zone naturelle à respecter

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



Une biodiversité en lien avec la variété des paysages

La zone d'étude s'inscrit dans un territoire agricole où alternent grandes surfaces cultivées, bosquets et massifs forestiers d'importance (dont la forêt de La Hardouinais).

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

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

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

À chaque type de paysage, sa biodiversité

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

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

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

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

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



Triton palmé

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



Cerf élaphe

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

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

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

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

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

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

3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

La décision interministérielle du 21 mars 1995 a défini le parti d'aménagement de la RN164 comme étant une 2x2 voies avec échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express, à savoir l'interdiction de circulation des engins agricoles, piétons et cycles. L'aménagement s'accompagne donc de la création d'un itinéraire de substitution pour ces usagers.

L'accès à la route express s'effectue uniquement par le biais d'échangeurs. La vitesse y sera limitée à 110km/h, en cohérence avec l'ensemble des sections à 2x2 voies de la RN164. Cette augmentation de la vitesse autorisée permettra un gain de temps pour les usagers. Les possibilités de dépassement plus faciles des poids lourds garantiront, en outre, une plus grande sécurité et des temps de parcours plus fiables.

La sélection des variantes

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage, puis soumises au comité de pilotage, sept tracés – trois pour le secteur Ouest, quatre pour le secteur Est – ont, in fine, été considérés comme étant suffisamment pertinents, compte tenu de leur bilan avantages/inconvénients, pour être présentés lors de la concertation.

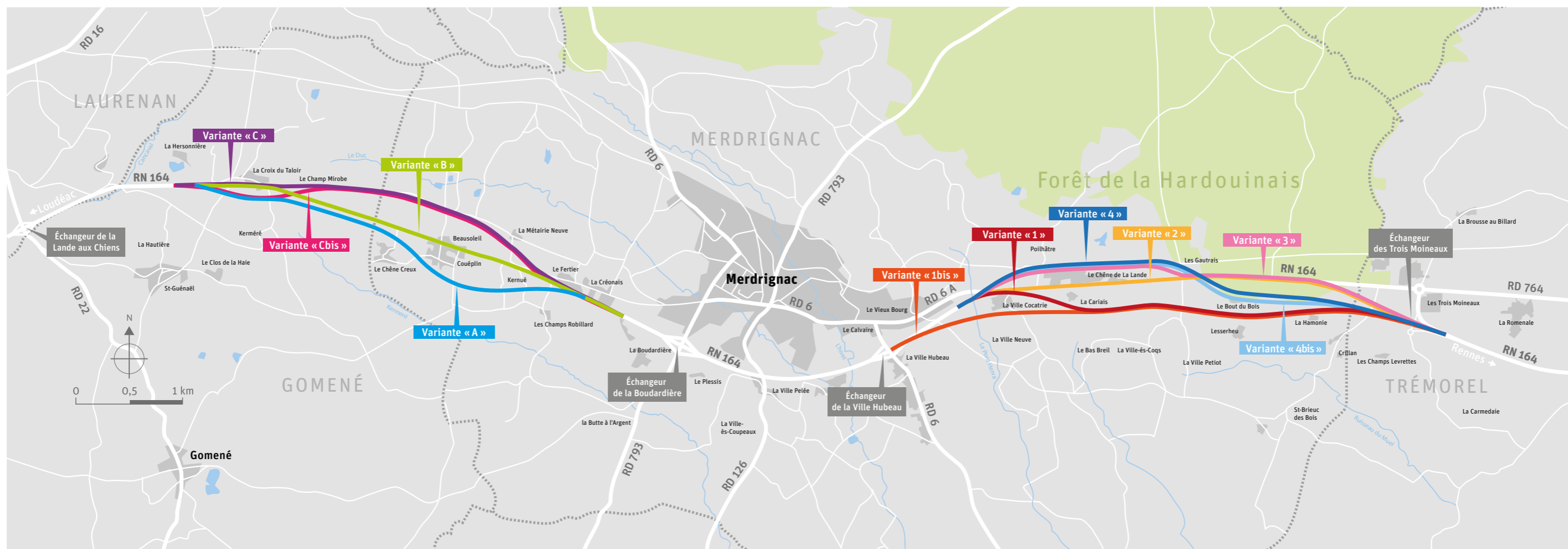
Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont présentées dans ce dossier de concertation, qui doit permettre à tous les acteurs du territoire d'évaluer les atouts et les points faibles de ces tracés, leurs impacts et leur coût. Quant aux tracés qui n'ont pas été jugés suffisamment pertinents pour être soumis à la concertation, ils figurent en annexe 5 du présent dossier.

Trois variantes sont envisagées pour le secteur Ouest :

- le tracé de la variante A passe au sud de la RN164
- la variante B consiste en un aménagement sur place
- le tracé de la variante C passe au nord de la RN164, avec une sous variante Cbis au niveau du hameau de la Croix du Taloir.

Quatre variantes sont envisagées pour le secteur Est :

- le tracé de la variante 1 passe au sud de la RN164, avec une sous variante 1bis au niveau du hameau de la Ville Cocatrie
- la variante 2 consiste en un aménagement sur place
- la variante 3 consiste en un aménagement sur place dans la traversée de la forêt de la Hardouinais, puis passe au nord de la RN164
- le tracé de la variante 4 passe en extrémité sud de la forêt de la Hardouinais puis rejoint la variante 3 au nord de la RN164, avec une sous variante 4bis au niveau du hameau du Bout du Bois.



Les acteurs du projet

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



À l'ouest de Merdrignac, la RN164 traverse plusieurs ha-
meaux, comme Kernué ici perceptible

→ Zoom sur les échangeurs

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

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

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

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

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

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

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

→ Zoom sur les voies de substitution

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

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

→ Zoom sur les aires de repos

Dans le cadre de l'aménagement de la RN164, l'aménagement d'aires de repos – également utilisées pour le contrôle des transports routiers – est envisagée entre Merdrignac et Plémet. Il s'agira soit d'une aire dans chaque sens de circulation, ce qui est plus coûteux et nécessite davantage d'emprises mais est plus lisible ; soit d'une aire unique accessible dans les 2 sens en utilisant un ouvrage d'art de franchissement de la RN164 (notamment celui d'un échangeur).

Plusieurs implantations seront examinées dans les secteurs de Merdrignac mais aussi de Plémet, où des études relatives à l'aménagement à 2x2 voies sont également en cours (concertation menée en juin-juillet 2014).

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

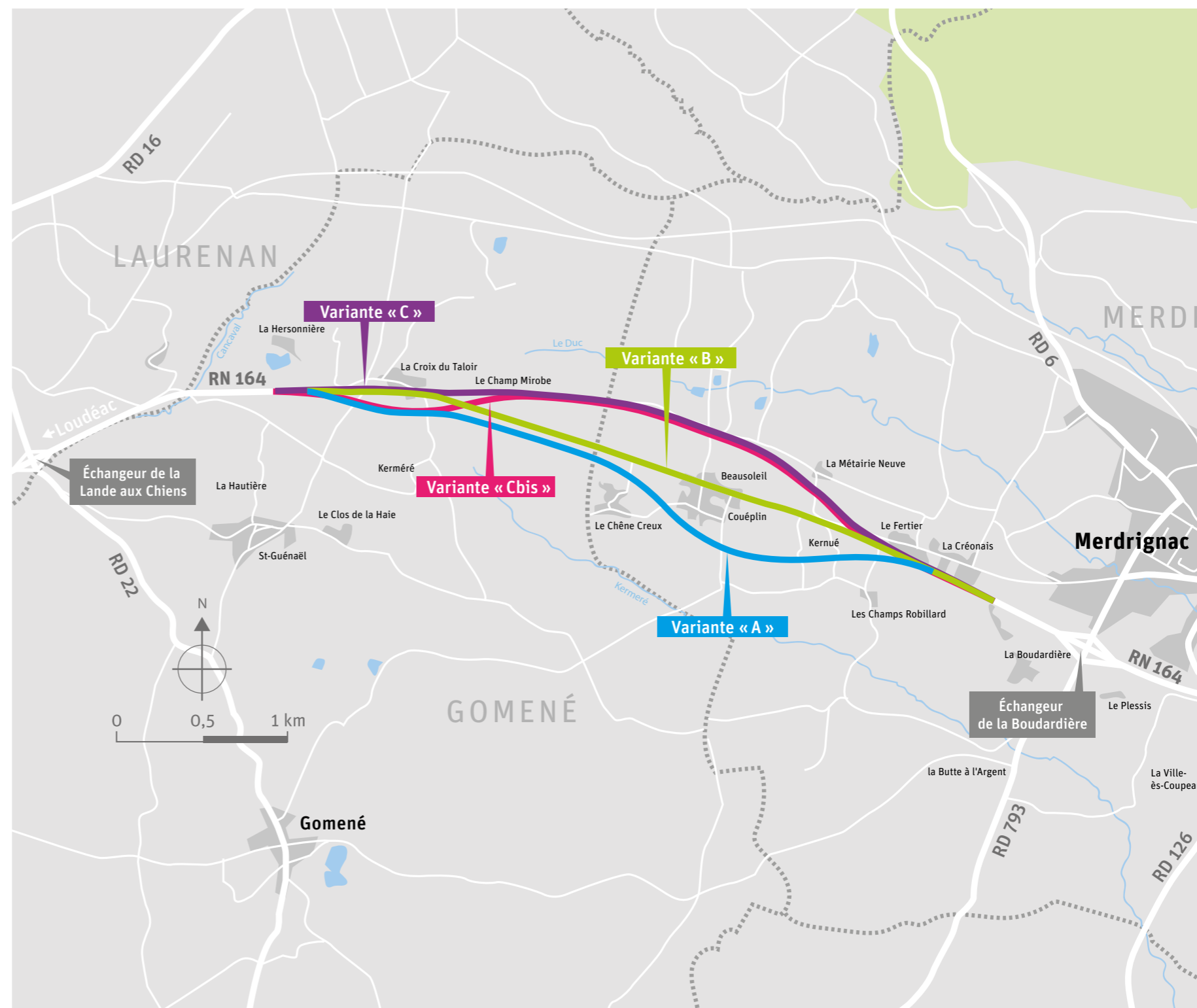
3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

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

3 variantes d'aménagement sont présentées pour ce secteur :

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





RN164 actuelle - secteur de La Croix du Taloir

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

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

Descriptif du tracé

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

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

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



Impacts sur l'habitat

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

Impacts liés au bruit

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

Impacts liés à la desserte locale

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

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

Impacts sur l'environnement

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

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

Impacts sur le paysage

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

Impacts sur le milieu agricole

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

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

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

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante A : passage au sud de Couéplin



Photomontage variante A : passage au sud de Kernué

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

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

Descriptif du tracé

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

La variante B en chiffres	
Longueur	4,4 km
Surfaces agricoles utiles touchées	4,9 ha
Bois directement impactés	1,7 ha
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	57
Nombre d'habitations soumises à une ambiance sonore > 60 dB	45
Nombre d'habitations à acquérir (à ce stade)	2
Zones humides touchées	900 m2
Coût	22 M€

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



Impacts sur l'habitat

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

Impacts liés au bruit

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

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

Impacts liés à la desserte locale

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

Impacts sur l'environnement

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

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

Impacts sur le paysage

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

Impacts sur le milieu agricole

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

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

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

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante B : secteur Beausoleil / Couéplin



Photomontage variante B : secteur de La Croix du Taloir

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

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

Descriptif du tracé

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

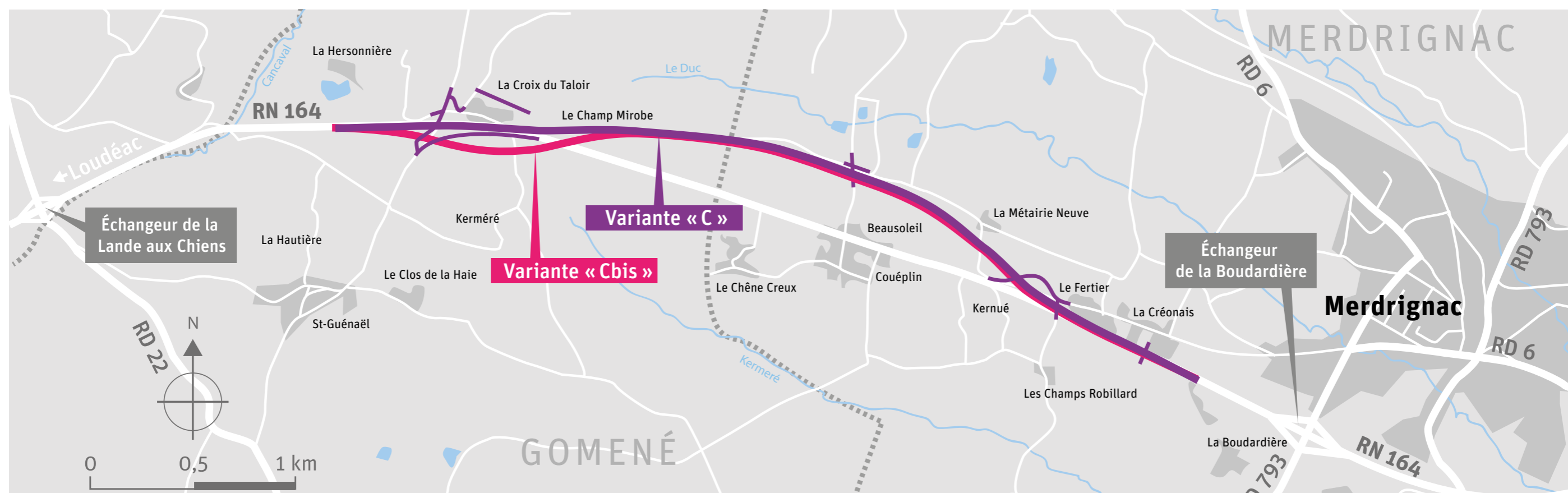
La fin du tracé suit la voie existante jusqu'à son raccordement à la section déjà aménagée à 2x2 voies.

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

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

Cette variante limite l'impact sur le milieu humain par rapport à la variante B et celui sur l'activité agricole et l'environnement par rapport à la variante A.

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



Impacts sur l'habitat

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

Impacts liés au bruit

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

Impacts liés à la desserte locale

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

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

Impacts sur l'environnement

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

Impacts sur le paysage

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

Impacts sur le milieu agricole

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

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

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

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

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

→ Zoom sur...

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

En dehors de la fréquentation du garage et de la station-service, le carrefour actuel de la Croix du Taloir est fréquenté par un faible nombre de véhicules : 400 par jour dont 170 en direction ou provenance de Merdrignac et 150 pour la direction Loudéac.

Dans les variantes A, C et Cbis, les usagers en direction de Merdrignac (qu'ils habitent la Croix du Taloir ou Saint-Guenaël ou fréquentent le garage), cheminent dans des conditions totalement analogues à la situation actuelle, en utilisant l'actuelle RN164. Dans la variante B, ces usagers perdent 3 minutes pour aller vers Merdrignac par rapport à aujourd'hui.

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

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

Principale entreprise de Gomené et employant une dizaine de personnes, le garage de La Croix du Taloir profite actuellement du trafic de transit lié à la RN164. A partir du moment où aucune des variantes ne prévoit d'accès direct à la station-service depuis la future 2x2 voies, l'activité de ce garage se trouvera inévitablement affectée par l'aménagement.

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

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

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

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



Photomontage variante Cbis : secteur de La Croix du Taloir



Photomontage variante C : secteur de La Croix du Taloir

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Section Ouest : 3 variantes soumises à la concertation

Synthèse de l'analyse comparative des trois variantes

Les impacts, présentés ci-avant, pour chacune des variantes d'aménagement de la section Ouest, ont été analysés à partir d'une grille multicritères, qui permet de les évaluer et de les synthétiser sur sept thèmes : le milieu physique, le milieu naturel, le paysage, le milieu agricole, le milieu humain, le développement économique et les contraintes techniques.

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

Critères	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Milieu physique	Orange	Jaune	Orange	Orange
Milieu naturel	Orange	Jaune	Jaune	Jaune
Paysage	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune
Milieu agricole	Rouge	Jaune	Orange	Rouge
Milieu humain	Jaune	Rouge	Orange	Orange
Développement économique et aménagement du territoire	Vert	Jaune	Vert	Vert
Contraintes techniques	Jaune	Rouge	Jaune	Jaune
Coût	22 M€	22 M€	25 M€	25 M€

Vert	Favorable
Jaune	Peu défavorable
Orange	Défavorable
Rouge	Très défavorable

Forces et faiblesses de la variante A

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

Si la variante A, en s'éloignant des principaux hameaux, limite les impacts sur le milieu humain, elle apparaît, toutefois, comme étant la plus pénalisante pour le milieu naturel (impact sur une zone humide et une espèce protégée, coupure de plusieurs axes boisés) et surtout pour le milieu agricole (emprise importante et coupure de deux sites d'exploitation).

Forces et faiblesses de la variante B

L'avantage de cette variante « Aménagement sur place » est de limiter la consommation de surfaces agricoles et de moins fragmenter les parcelles agricoles existantes. En outre, elle n'engendre pas de nouvelles coupures dans le paysage. Toutefois, elle entraînera la destruction de deux habitations et sera source de nuisances pour les hameaux situés le long de la future 2x2 voies. En ne permettant pas de réutiliser la route actuelle comme itinéraire de substitution, elle engendre également des allongements de temps de parcours pour certains hameaux et menace fortement l'activité du garage automobile de la Croix du Taloir.

Forces et faiblesses de la variante C et de sa sous-variante Cbis

La variante C limite l'impact sur le milieu humain par rapport à la variante B et celui sur l'activité agricole et l'environnement par rapport à la variante A. En évitant le hameau de La Croix du Taloir, la variante Cbis est légèrement moins pénalisante que la variante C pour le milieu humain et pour l'accessibilité au garage ; cependant, le fait que son tracé coupe en deux une exploitation accroît ses impacts sur le milieu agricole.

Cette variante et sa sous-variante présentent, enfin, un coût plus important que les deux précédentes.



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

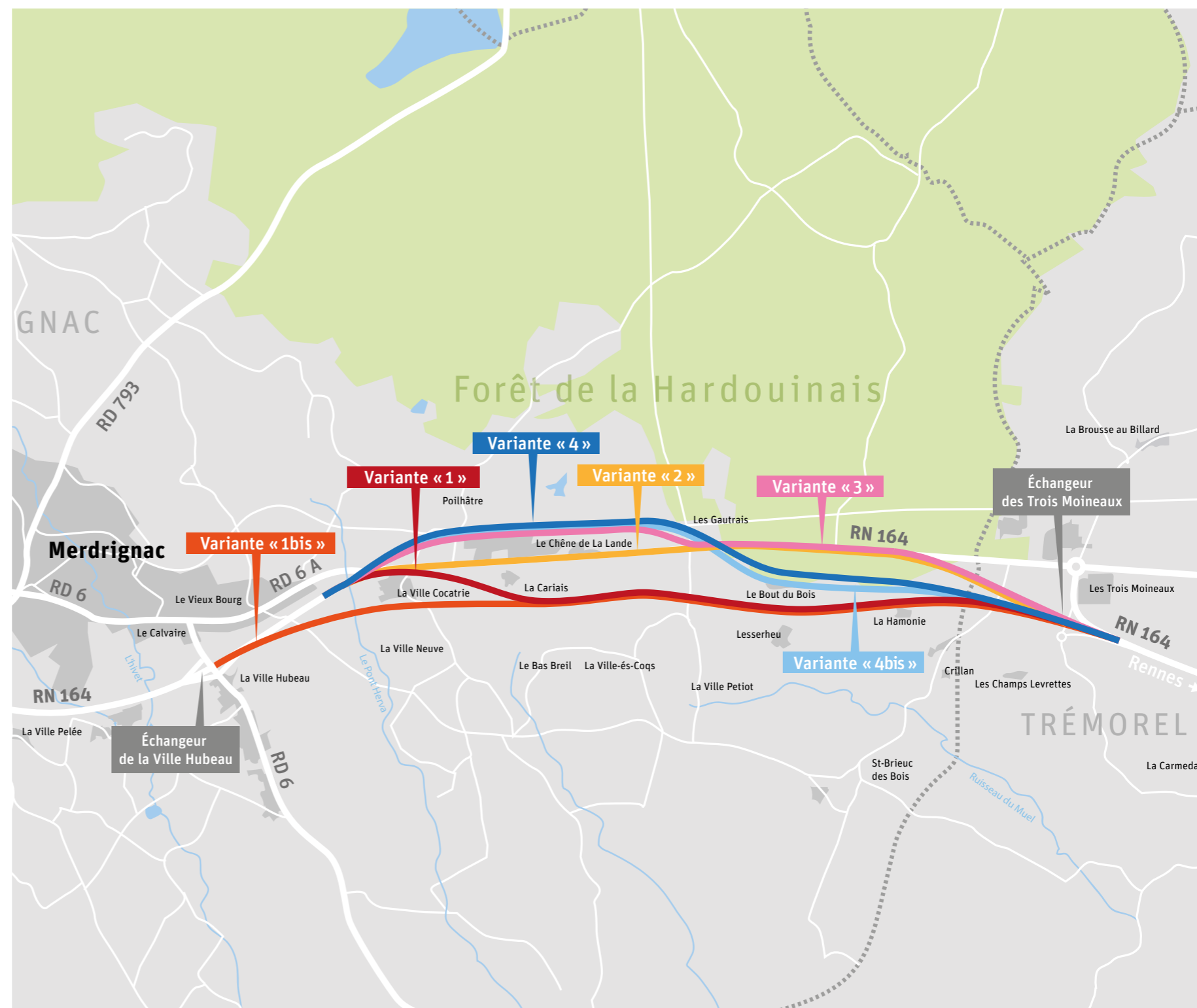
3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

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

4 variantes d'aménagement sont présentées pour ce secteur :

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





RN164 actuelle - traversée de la forêt de la Hardouinai

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

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

Descriptif du tracé

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

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

La variante 1 et sa sous-variante 1bis en chiffres

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

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



Impacts sur l'habitat

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

Impacts liés au bruit

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

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

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

La desserte locale et les impacts économiques

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

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

Impacts sur l'environnement

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

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

Impacts sur le paysage

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

Impacts sur le milieu agricole

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

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

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

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante 1 : secteur de La Ville Cocatrie



Photomontage variante 1bis : passage au sud de La Ville Cocatrie

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

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

Descriptif du tracé

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

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

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

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



Impacts sur l'habitat

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

Impacts liés au bruit

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

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

Impacts sur la desserte locale et les activités économiques

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

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

Impacts sur l'environnement

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

Impacts sur le paysage

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

Impacts sur le milieu agricole

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

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

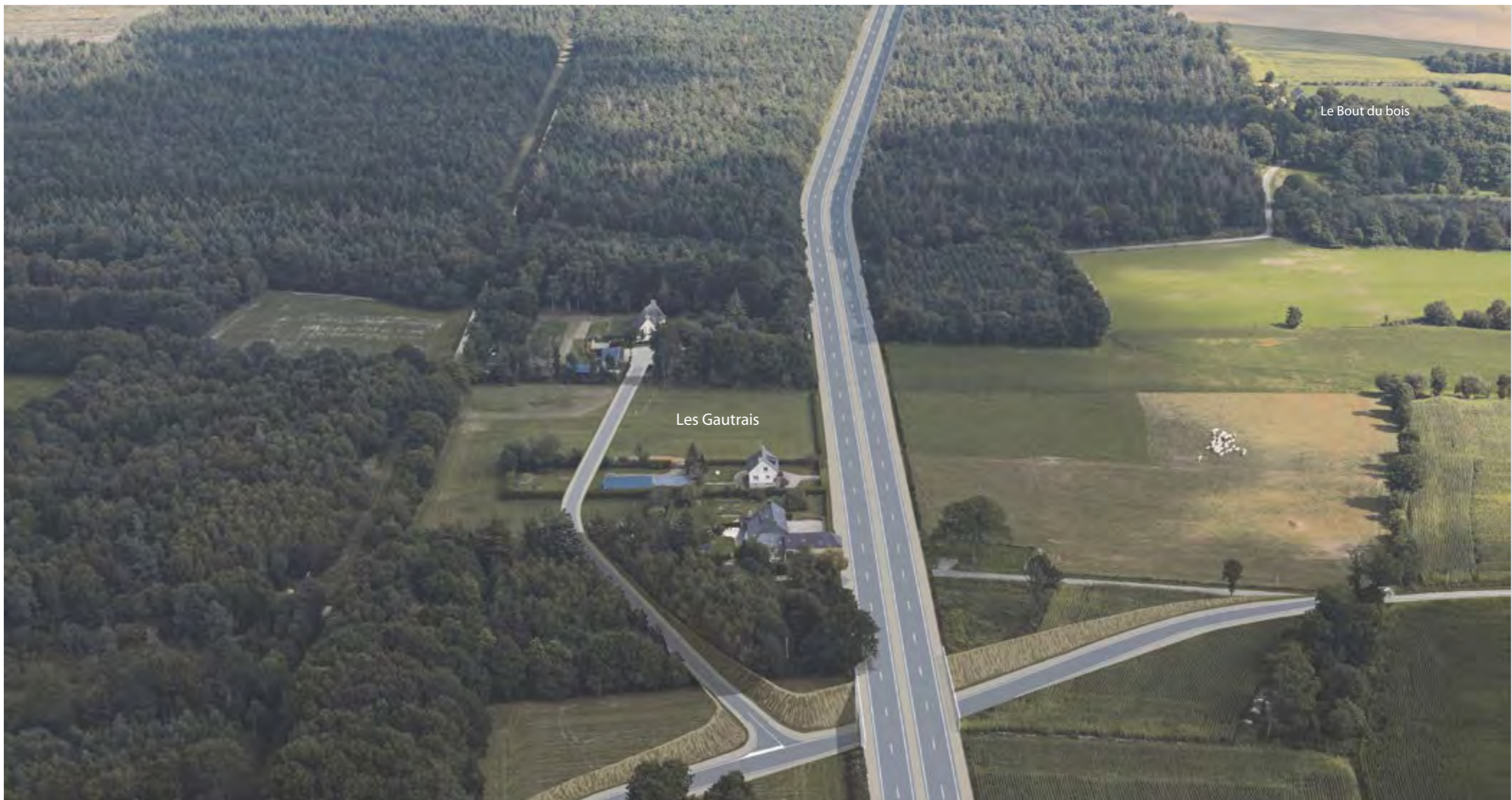
Le choix d'un aménagement sur place s'accompagne de contraintes importantes pendant la phase de réalisation du chantier. Toutefois, au vu des caractéristiques du site, les travaux ne devraient pas nécessiter d'interruption de la circulation.

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante 2 : secteur de La Cariais



Photomontage variante 2 : secteur des Gautrais

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

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

Descriptif du tracé

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

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

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



Impacts sur l'habitat

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

Impacts liés au bruit

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

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

Impacts sur la desserte locale et les activités économiques

Suite à la suppression des accès directs à la future 2x2 voies, les riverains devront utiliser l'itinéraire de substitution qui, pour cette variante en tracé neuf à l'ouest des Gautrais, empruntera la RN164 actuelle (cf annexe 7). Ainsi, pour les hameaux situés actuellement en bordure de la RN164, il y aura peu d'allongement de temps de parcours vers Merdrignac. En revanche, les hameaux situés au sud de la forêt de la Hardouinais utiliseront l'itinéraire de substitution créé, avec un allongement de parcours.

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

Impacts sur l'environnement

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

Impacts sur le paysage

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

Impacts sur le milieu agricole

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

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

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

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



Variante 3 au droit du hameau des Gautrais

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation



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



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

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

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

Descriptif du tracé

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

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

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

La variante 4 et sa sous-variante 4bis en chiffres

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

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



Impacts sur l'habitat

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

Impacts liés au bruit

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

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

Impacts sur la desserte locale et les activités économiques

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

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

Impacts sur l'environnement

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

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

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

Impacts sur le paysage

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

Impacts sur le milieu agricole

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

Impacts des travaux pour les riverains et les usagers

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

3 Le projet soumis à la concertation

3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation



Photomontage variante 4 : passage au sud de la forêt de La Hardouinais



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

3 Le projet soumis à la concertation

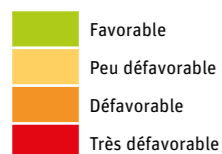
3.2 Section Est : 4 variantes soumises à la concertation

Synthèse de l'analyse comparative des quatre variantes

Les impacts, présentés ci-avant, pour chacune des variantes d'aménagement de la section est, ont été analysés à partir d'une grille multicritères, qui permet de les évaluer et de les synthétiser sur sept thèmes : le milieu physique, le milieu naturel, le paysage, le milieu agricole, le milieu humain, le développement économique et les contraintes techniques.

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

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



Forces et faiblesses de la variante 1

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

Forces et faiblesses de la variante 2

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

Forces et faiblesses de la variante 3

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

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

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



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

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Objectifs et modalités de la concertation

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

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

Les dates de la concertation

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

Comment s'informer ?

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

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

- dans les mairies des 4 communes directement concernées par le projet : Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémorel ;
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

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

Comment participer ?

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

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

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

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

rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

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



Hameau de la Croix du Taloir, mêlant des habitations et des bâtiments d'activités au bord de la RN164

Une procédure encadrée du Code de l'urbanisme.

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

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

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

Les suites à donner à la concertation

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

Premier temps d'échange :

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

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

Bilan et études

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

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

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

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

Deuxième temps d'échange : l'enquête publique

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

Déclaration d'utilité publique (DUP)

À l'issue du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le Préfet, représentant l'État, déclare alors le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement.



Hameau de Beausoleil en bordure de la RN164

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Les démarches ultérieures

Les acquisitions foncières : procédures à l'amiable et expropriations

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

Pour un agencement optimal du foncier agricole et forestier

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

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

La démarche « espèces protégées »

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

Le dossier loi sur l'eau

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

Un délai de 6 à 8 ans

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



* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)



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

Biodiversité

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

Bocage

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

Études préalables

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

Impacts

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

Itinéraire de substitution

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

Maître d'ouvrage

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

Mesures d'insertion

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

Modélisation du trafic

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

Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

Trafic d'échange

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

Trafic local

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

Variante

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

Voies ou routes express

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

Zones humides

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

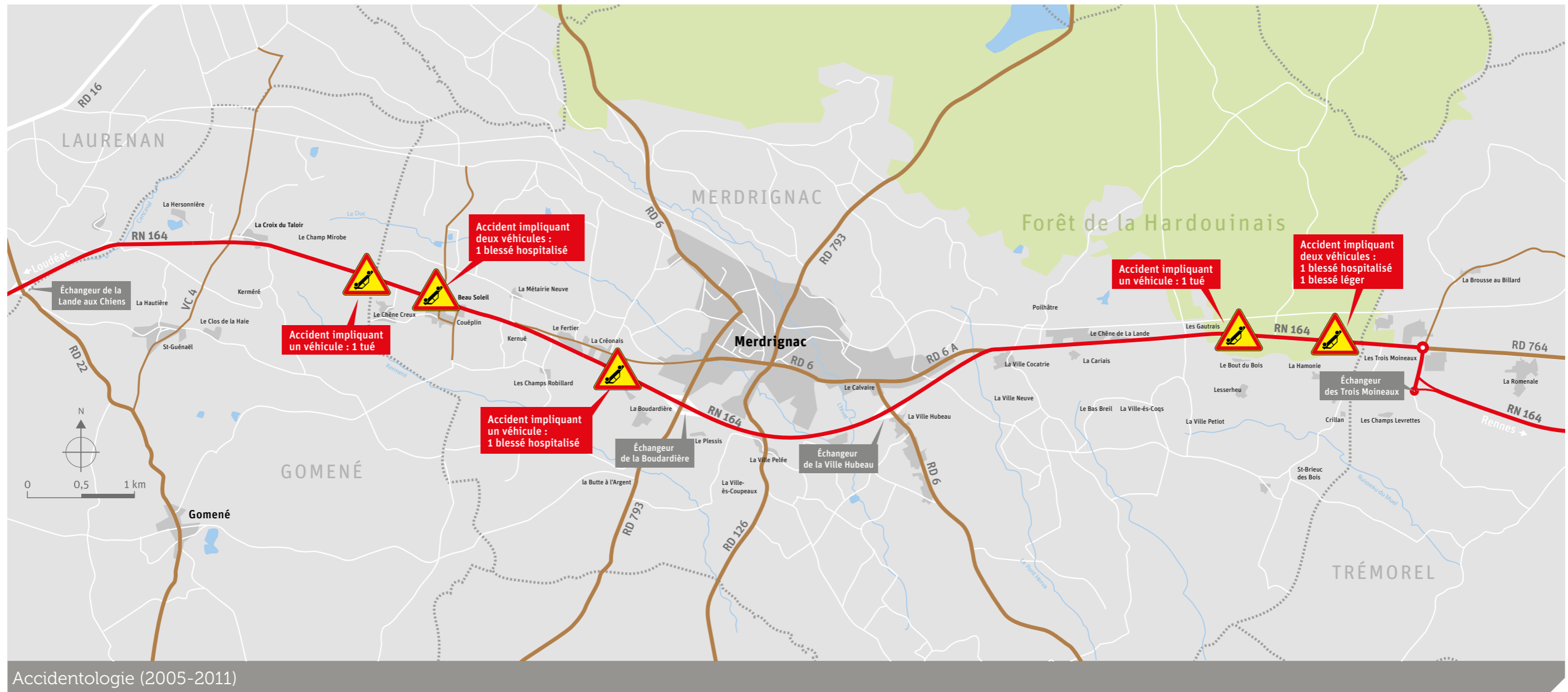


Forêt de la Hardouinaiis

6 Les annexes

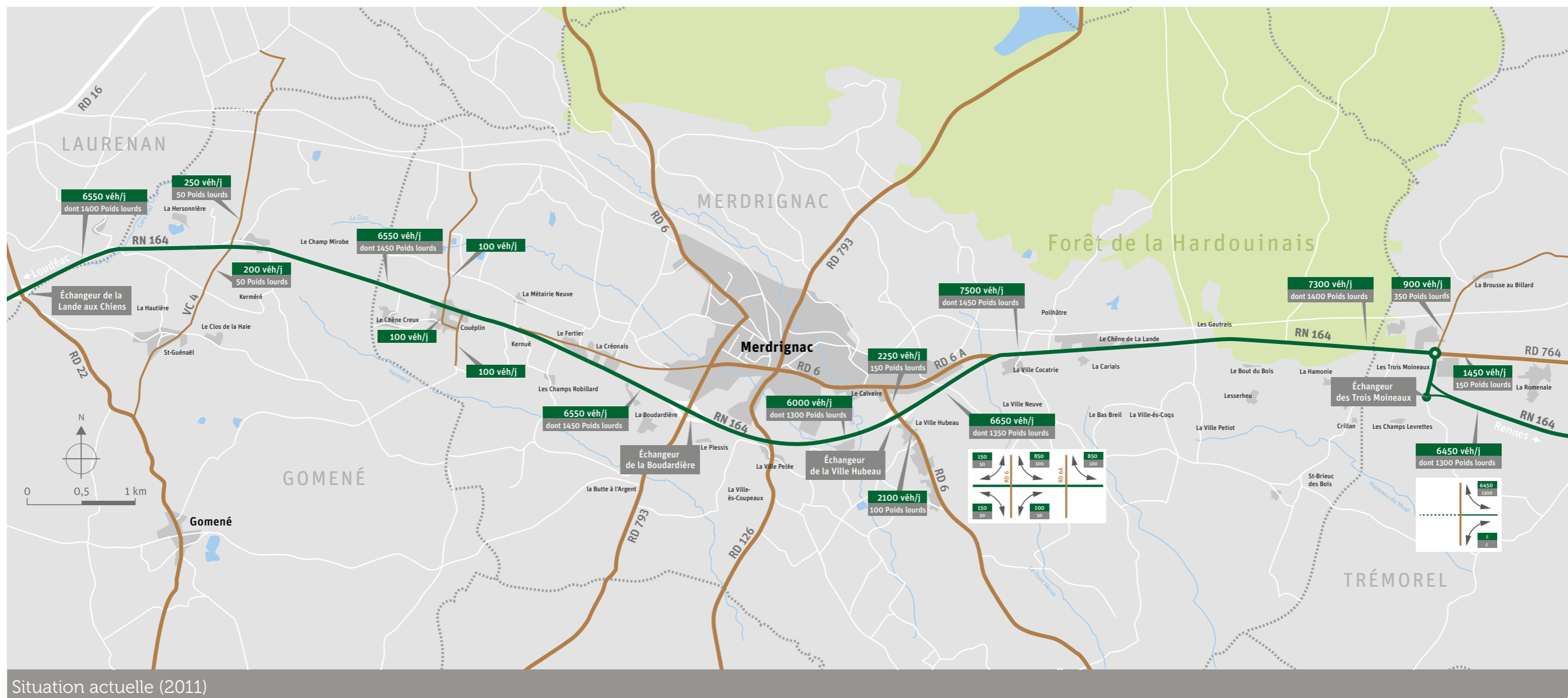
Annexe 1 : Carte d'accidentologie.....	p.57
Annexe 2 : Cartes de trafic.....	p.58
Annexe 3 : Cartes de synthèse des enjeux du territoire	p.62
Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation	p.64
Annexe 5 : Tracés et synthèse de l'analyse comparative des variantes étudiées initialement.....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

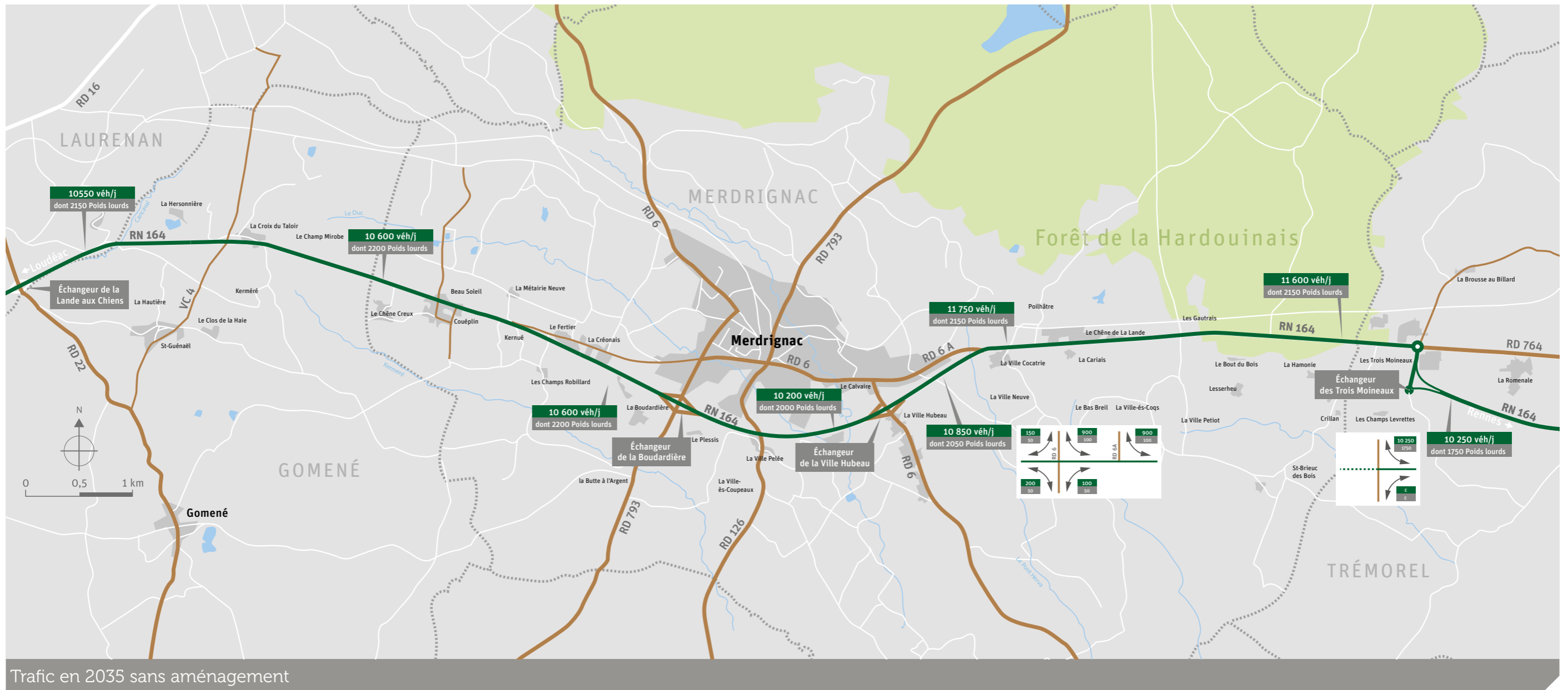
Annexe 1 : Carte d'accidentologie



6 Les annexes

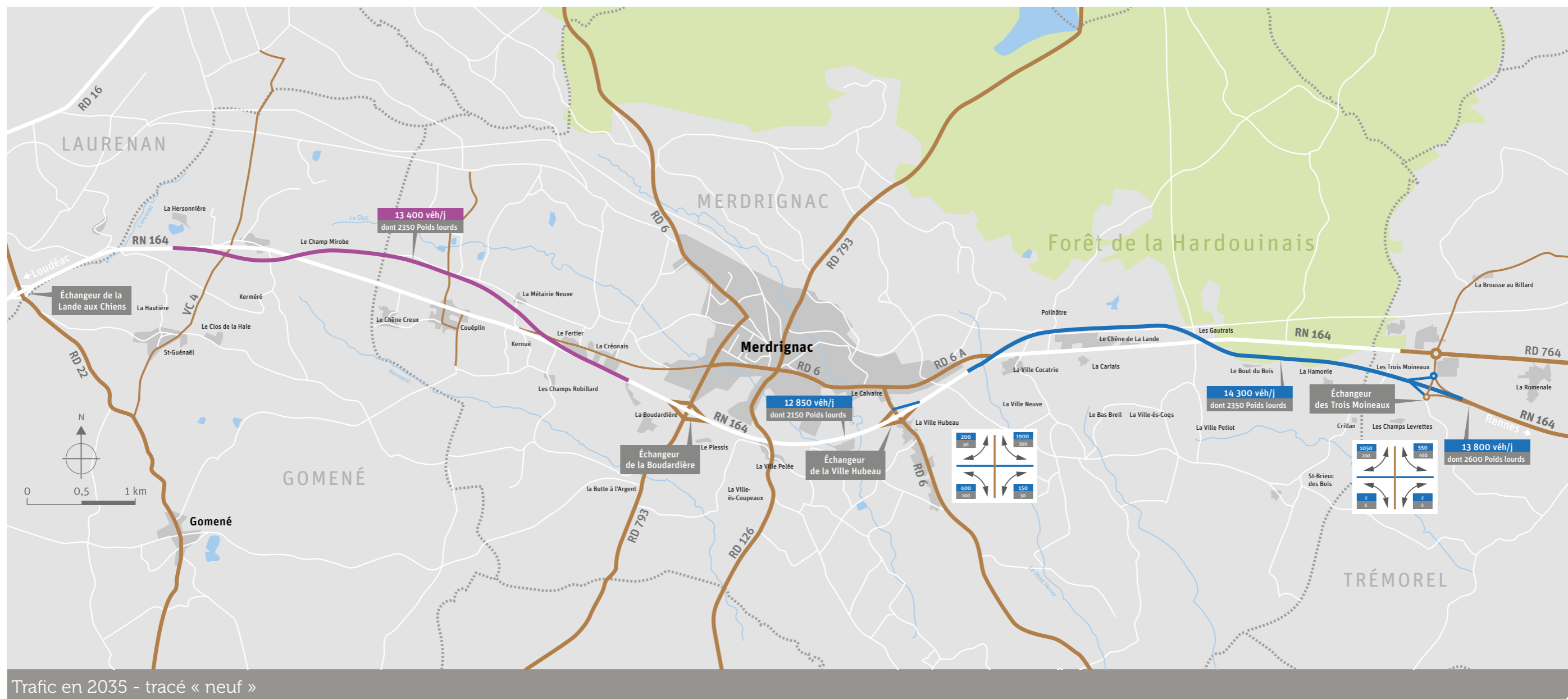
Annexe 2 : Cartes de trafic

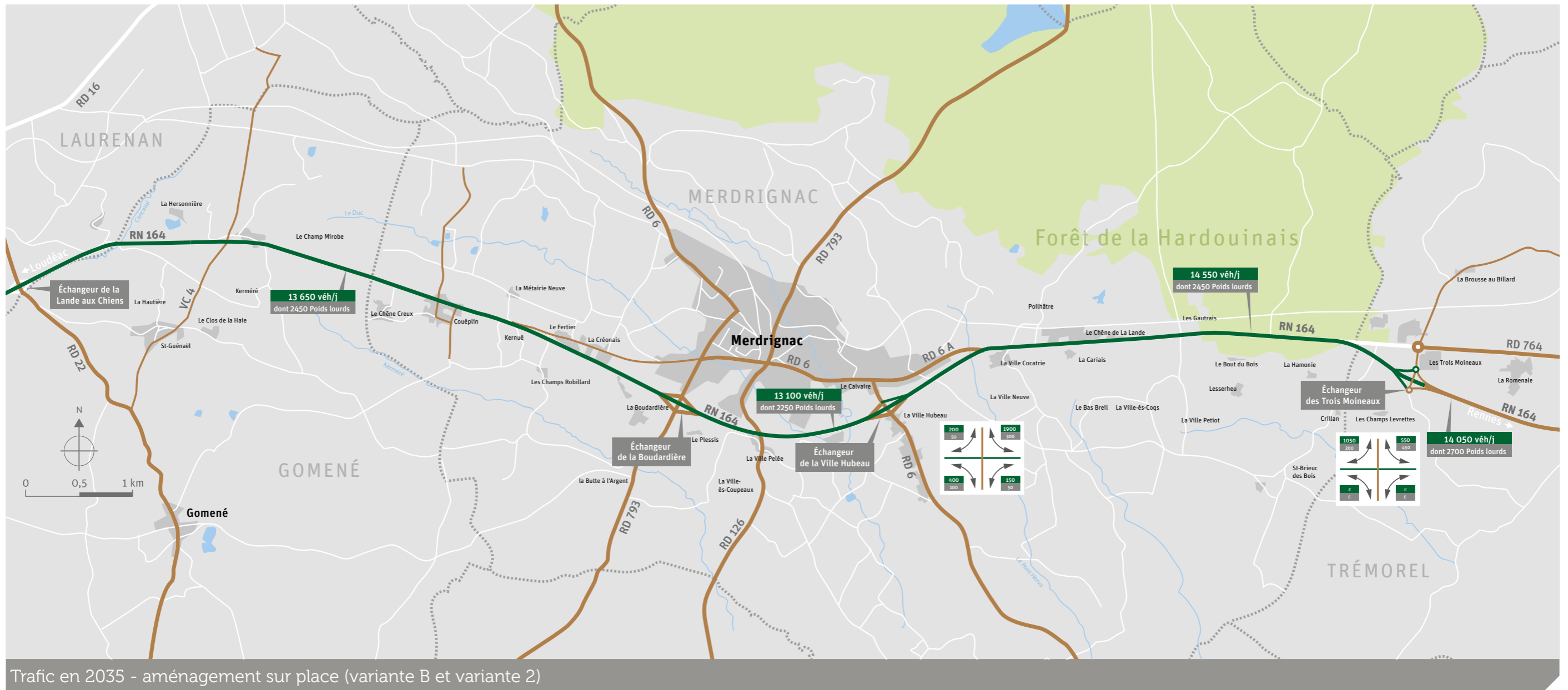




6 Les annexes

Annexe 2 : Cartes de trafic

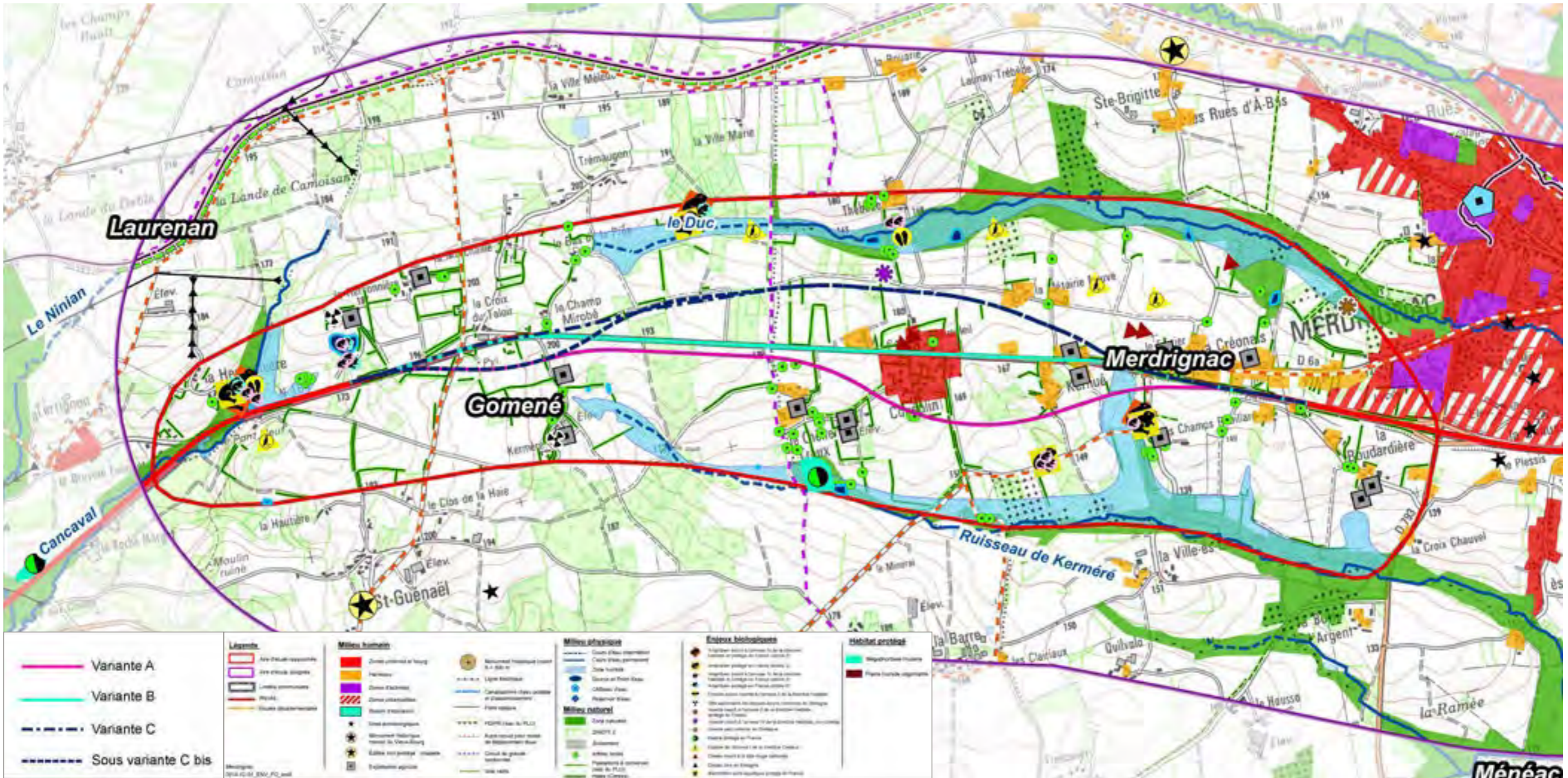


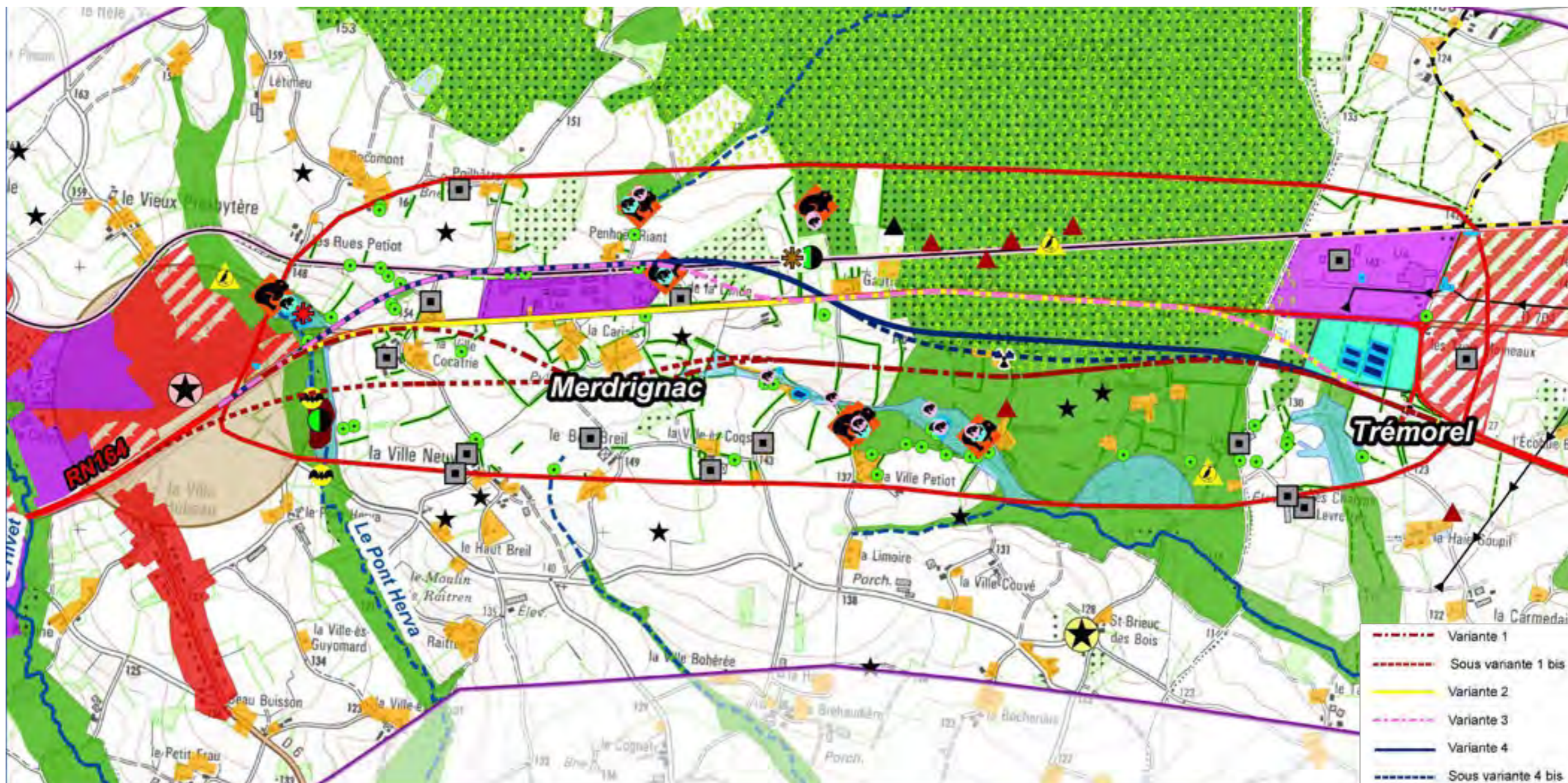


6 Les annexes

Annexe 3 : Cartes de synthèse des enjeux du territoire

Section Ouest





6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

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

L'impact des variantes sur le milieu physique

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C
Impacts sur les sols et sous-sols	Cette variante ne nécessite pas de mouvements de terres.	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 195 000m ³ Remblais : 186 000 m ³	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 12 000m ³ Remblais : 36 000 m ³	Les mouvements de terres induits par cette variante : Déblais : 64 000m ³ Remblais : 116 000 m ³ Sous variante Cbis Les mouvements de terres induits par cette sous- variante : Déblais : 153 000m ³ Remblais : 195 000 m ³
Impacts sur l'hydrographie	Pas de franchissement de cours d'eau.	Augmentation des surfaces imperméabilisées.		
Assainissement	Absence de traitement des eaux de la chaussée.	Recueil et traitement des eaux pluviales issues de la chaussée par la réalisation de bassins de rétention.		
Impact sur les captages en eau potable	La RN164 actuelle ne traverse pas les zones de captage comprises dans la zone d'étude.	N'interceptent pas de zones de captage.		
SYNTHÈSE				

- Favorable
- Peu défavorable
- Défavorable
- Très défavorable

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

L'impact des variantes sur le milieu naturel

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
Emprises sur les espaces remarquables		Aucune des variantes n'intersecte de périmètre remarquable du point de vue de la biodiversité (ZNIEFF, site Natura 2000, etc.)		
Impact sur des habitats et espèces remarquables		Impact potentiel ou avéré sur l'habitat d'amphibiens dont le triton marbré à Kernué.	Impact avéré sur l'habitat d'amphibiens communs et de passereaux en déclin.	Impact avéré sur l'habitat d'amphibiens communs
Impacts sur les corridors et déplacement d'espèces		Création d'une nouvelle coupure au sein de plusieurs axes boisés ou bocagés.	Aggravation de la coupure existante.	Création d'une nouvelle coupure au sein d'un axe boisé et bocagé à l'Ouest du hameau de Beusoleil.
Impact sur les haies		1300 ml arasés	3 200 ml arasés	2 800 ml arasés Sous variante Cbis : 2 000 ml arasés
Impact sur les boisements		2.4 ha impactés	1.7 ha impactés	2.1 ha impactés Sous variante Cbis : 2 ha impactés
Impacts sur les cours d'eau		Aucune des variantes n'a d'effet sur les cours d'eau proches.		
Impacts sur les zones humides et leurs fonctionnalités		6 000 m ² impactés Impact sur deux ensembles humides situés aux alentours de Kernué.	900 m ² impactés Impact limité sur une zone humide aux alentours de Kernué.	150 m ² impactés Impact très limité sur une zone humide aux alentours de Kernué.
SYNTHÈSE		Cette variante est la plus impactante de toutes, que ce soit en termes d'habitats d'espèces et de circulation d'espèces (triton marbré) d'arasement de boisements ou de destruction de zones humide et crée une nouvelle coupure au sein de plusieurs axes boisés.	La variante en aménagement sur place ne crée pas de nouvelle coupure, entraîne des déboisements limités et a un impact modéré sur une seule zone humide d'ores et déjà en contact.	Cette variante crée une nouvelle coupure au sein d'un axe boisé mais a un impact limité en arasement de haies et très limité en destruction de zones humides. La sous-variante Cbis se distingue uniquement par le linéaire de haies impacté légèrement plus faible.

L'impact des variantes sur le paysage

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

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

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

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

L'impact des variantes sur le milieu agricole

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C	Variante Cbis
Emprise foncière	La variante O représente la situation actuelle, il n'y a donc aucun impact sur les emprises foncières.	Cette variante est la plus consommatrice de surface agricole (15,4 hectares), ceci s'explique aisément par son tracé. Elle consomme 10,5 hectares de plus que la variante B. 4 exploitations sont les plus concernées. De plus dans son secteur Ouest, elle génère des délaissés peu exploitables entre son tracé et la RN164 existante chez différents exploitants (8.2 ha).	Cette variante, est la moins défavorable, sa réalisation ne nécessitera que 4,9 hectares, essentiellement en bordure de parcelles. 2 exploitations sont les plus impactées. Elle génère peu de délaissés (4.5 ha).	La réalisation de cette variante nécessitera 13,1 hectares de terres agricoles, soit 8,2 hectares de plus que la variante B. 3 exploitations sont les plus concernées. Elle génère des délaissés assez importants : 9.1 ha.	La réalisation de cette variante nécessitera 14,6 hectares de terres agricoles, soit 9,7 hectares de plus que la variante B. 3 exploitations sont les plus concernées. Elle génère autant de délaissés que la variante C. Cette variante C bis est donc un peu plus pénalisante que la variante C.
Impact sur les sites d'exploitation et les bâtiments	Aucun bâtiment dans une bande de 100 mètres.	Dans la bande des 100 mètres, on note à Kerméré à Gomené, un bâtiment bovin et un hangar, avec des panneaux photovoltaïques. Dans cette bande des 100 mètres, il existe également un bâtiment de volailles au Chêne Creux à Merdrignac. Ces éléments conduisent à considérer que l'impact est défavorable.	4 hangars se situent à moins de 100 mètres de l'emprise de cette variante, tous se situent sur Merdrignac : 2 à Kernué, un à Beau soleil, un au Chêne Creux. L'impact de cette variante est peu défavorable.	4 hangars se situent à moins de 100 mètres de l'emprise de cette variante, tous se situent sur Merdrignac : 2 à Kernué, un à Beau soleil, un au Chêne Creux. L'impact de cette variante est peu défavorable.	Dans la bande des 100 mètres, on note à Kerméré à Gomené, un bâtiment bovin et un hangar, avec des panneaux photovoltaïques. Il existe également 4 autres hangars à moins de 100 mètres, ils se situent sur Merdrignac ; 2 à Kernué, un à Beau soleil, un au Fertier. Ces éléments conduisent à considérer que l'impact est défavorable.
Impact sur les déplacements, coupures d'exploitations		Coupe deux sites d'exploitations : Kerméré et le Chêne Creux.	Les impacts sont liés au franchissement de la voie par tous les exploitants ayant des sites d'exploitation au Sud et des terres au Nord.	Le tracé s'appuie en partie sur des réseaux viaires existants. Des impacts devraient cependant être sensibles pour les terres situées autour de La Métairie Neuve.	Coupe le site d'exploitation de Kerméré.
SYNTHESE					

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



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

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

L'impact des variantes sur le milieu humain

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

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
Desserte locale	Pas d'impact : les riverains conservent leurs accès directs sur la RN164.	Suppression des accès à la RN164 sans création de nouveaux points d'échange : nécessité d'utiliser l'itinéraire de substitution pouvant entraîner des allongements de temps de parcours pour certains hameaux. Vers Merdrignac : peu de modification dans la mesure où la RN164 actuelle deviendra l'itinéraire de substitution. Vers l'Ouest : Allongement pour certains hameaux dans la mesure où l'itinéraire de substitution passe par St Guenael (notamment pour les hameaux situés au nord de la RN164 / La Croix du Taloir, Champ Mirobé..).	La RN164 étant aménagée sur place à 2x2 voies, la desserte des riverains est rétablie par les voies secondaires existantes et l'itinéraire de substitution qui passe par Gomené, ce qui conduit à des allongements de parcours. En outre, en fonction des caractéristiques de ces dernières, des difficultés pourraient apparaître : circulation des engins agricoles, des PL, augmentation du trafic et notamment durant la phase chantier.	Vers Merdrignac : peu de modification dans la mesure où RN164 actuelle deviendra l'itinéraire de substitution. Vers l'Ouest : Allongement pour certains hameaux dans la mesure où l'itinéraire de substitution passe par St Guenael (notamment pour les hameaux situés au nord de la RN164 / La Croix du Taloir, Champ Mirobé..)
Impact bâti				
Nombre d'habitations dans la bande de 100m	56 habitations	32 habitations	57 habitations	44 habitations Sous-variante Cbis 38 habitations
Nb d'habitations soumises à une ambiance sonore supérieure ou égale à : 60db	36 habitations	23 habitations	45 habitations	33 habitations Sous-variante Cbis 30 habitations
SYNTHÈSE				

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

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

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

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS				
Trafics				
- Trafic actuel (2011) VL PL (%)	6 550.véh/j 22%			
- Trafic (2035) VL PL (%)	10 600.véh/j 20.7%	13 400.véh/j 17,5%	13 650.véh/j 18%	13 400.véh/j 17,5%
Évolution des trafics	Augmentation d'environ 4 000 véhicules/j par rapport à la situation actuelle due : - à la croissance naturelle du trafic -aux reports de trafics dus à la mise à 2x2voies de la RN164.	Augmentation de près de 3 000 véh/j par rapport à la variante O. Cette augmentation est due aux reports de trafics, principalement de la RN12 et de la RN24 ainsi que des flux de moyennes distances. La RN164 devient plus attractive. La différence minime entre les variantes s'explique uniquement par la longueur du tracé. La variante « Aménagement sur place » étant légèrement plus courte, elle capte un peu plus de trafic (250 véh/jours). L'emplacement des échangeurs étant figé quel que soit le scénario, seul le critère « longueur » influe sur les trafics.		
Sécurité				
	Entre 2003 et 2010, on recense 5 accidents sur la section d'étude. Ces 5 accidents ont fait 6 victimes dont 2 tués et 3 blessés graves. Insécurité lié aux entrées/sorties directes sur la RN164 pour certaines habitations.	Quelle que soit la variante retenue, la sécurité sera améliorée grâce à : - la suppression des carrefours dangereux - la possibilité de dépassement assurée sur l'ensemble de la section - un meilleur partage de la route avec une diminution des conflits d'usage (trafic agricole transféré sur la voie de substitution).		
SYNTHÈSE				
EFFETS SUR L'ACCESSIBILITÉ				
Gain de temps				
	Pas de créneau de dépassement sur la section. Vitesse limitée à 90km/h.	Section entièrement à 2x2 voies et portée à 110km/h : gain de temps et gain de confort pour les usagers. Créneau de dépassement sur l'ensemble de la section. Différences très faibles entre les variantes.		

	Variante O	Variante A	Variante B	Variante C
EFFETS SUR L'ORGANISATION SPATIALE				
Développement des zones d'activités	Cette section ne comporte pas de zones d'activités à proximité immédiate du projet aussi les effets seront ici mesurés dans un contexte plus général (aire d'étude élargie).			
	Risque de délocalisation des entreprises souhaitant s'installer sur un territoire présentant une meilleure accessibilité.	Maintien voire développement des zones d'activités existantes (foncier actuellement disponible).		
Activités économiques	Présence d'un garage automobile avec station service au lieu-dit « La Croix du Taloir » Dans cette variante, il n'y a pas d'impact sur son activité économique.	Le garage avec station service situé à la Croix du Taloir n'aura plus d'accès direct à la future 2x2 : risque de perte de clientèle.		
		Accès au garage via la RN 164 actuelle qui deviendra itinéraire de substitution avec toutefois un passage par St Guenaël pour rejoindre l'échangeur de la Lande aux Chiens vers Loudéac (perte de temps de l'ordre de 2 min).	L'élargissement sur place aura également des conséquences en termes d'emprise sur le garage sans permettre un accès direct. Le garage situé à la Croix du Taloir se retrouve isolé, mal desservi et dans un cul de sac. Son activité est menacée, en effet, l'itinéraire de substitution passe à environ 2km du garage entraînant des allongements de temps de parcours notamment pour les clients venant de Merdrignac (+ 3 min).	La variante « empiète » sur le garage situé à la Croix du Taloir qui perdra également son accès direct depuis la voie de substitution constituée par la RN164 actuelle. Une perte supplémentaire de son chiffre d'affaire par rapport aux variantes A et Cbis est à craindre.
Développement urbain		Sous-variante Cbis Accès au garage via la RN 164 actuelle qui deviendra itinéraire de substitution avec toutefois un passage par St Guenaël pour rejoindre l'échangeur de la Lande aux Chiens vers Loudéac (perte de temps de l'ordre de 2 min).		
Attractivité démographique	Risque de rupture de la reprise démographique avec la perte d'attractivité du territoire.	En renforçant la compétitivité du territoire, les communes traversées deviendront plus attractives, elles pourront ainsi maintenir la croissance démographique observée depuis quelques années.		
Urbanisation				
Aire d'étude élargie	Stabilisation du marché foncier.	Développement de nouvelles zones d'urbanisation pour accompagner la croissance démographique.		
Aire d'étude rapprochée	L'augmentation des trafics risque d'accroître les nuisances pour les hameaux situés à proximité de la RN164.	Le tracé fixe une limite d'urbanisation sud pour les hameaux de Kernué et Couéplin. Ces hameaux pourraient perdre de leur attractivité compte tenu de la proximité avec la future 2X2 voies.	Les hameaux situés à proximité immédiate de la RN164 pourraient perdre de leur attractivité (Kernué, Couéplin, Beausoleil, Champ Mirobé, La Croix du Taloir).	Extension possible à long terme des hameaux situés au sud de la RN164 (Kenué, Couéplin, Beausoleil, Chêne Creux ...). Perte d'attractivité des hameaux de la Métairie Neuve, Champ Mirobé, La Croix du Taloir.
		Au contraire, les hameaux de la Créonais, Beausoleil, Champ Mirobé, La Croix du Taloir qui s'éloignent de la RN164 pourraient devenir plus attractifs.		Sous-variante Cbis Extension possible du hameau de la Croix du Taloir.
SYNTHÈSE				Variante C
				Sous-variante Cbis

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Ouest

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

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

Caractéristiques et contraintes techniques

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

* PS : passage supérieur
PI : passage inférieur

La variante B présente des difficultés techniques liées à la phase de chantier (élargissement sur place).

La variante C présente une difficulté ponctuelle pour la réalisation du rétablissement de la Croix du Taloir avec la nécessité de réaliser une déviation provisoire pour la réalisation du passage inférieur.

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

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

L'impact des variantes sur le milieu physique

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

■	Favorable
■	Peu défavorable
■	Défavorable
■	Très défavorable

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



Contours découpés de la forêt de la Hardouinai au nord du lieu-dit Penhoët Riant

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

L'impact des variantes sur le milieu naturel

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

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

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

L'impact des variantes sur le paysage

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Impacts sur le relief	La route actuelle suit globalement le terrain naturel. Seuls quelques talus inférieurs à 2m (déblais et remblais) s'observent.	<p>La variante 1 suit, sur 2 tiers de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur moins d'un tiers des sections en déblais/remblais supérieurs à 2m apparaissent. Il s'agit en majorité de déblais inférieurs à 3.50m ainsi que d'une séquence de 500ml en remblai (jusqu'à 6,2m de haut). Les hauteurs restant limitées, des mesures d'accompagnement pourront favoriser l'intégration de ces talus.</p>	<p>La variante 2 suit, sur la quasi-totalité de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Seul un tronçon de 200ml, au niveau du passage à grande faune à l'extrémité est, sera encadré de talus plus importants (talus de déblais d'une hauteur atteignant au maximum 2,7m).</p>	<p>La variante 3 suit, sur les ¾ de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur le quart restant, deux tronçons seront encadrés de talus importants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur 450ml, des remblais allant jusqu'à 9m de haut pour le franchissement du Pont Herva ; - sur 250ml, des déblais allant jusqu'à 7,6m au nord de la Ville Cocatrie. 	<p>La variante 4 suit, sur environ la moitié de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur environ un quart de l'itinéraire, des sections en déblais/remblais compris entre 2 et 6m de hauteur apparaissent. Enfin, trois tronçons seront encadrés de talus plus importants, dépassant les 6m :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur 400ml, des remblais allant jusqu'à 9m de haut pour le franchissement du Pont Herva ; - sur 400ml, des déblais allant jusqu'à 7.60m au nord de la Ville Cocatrie ; - sur 400ml, des remblais allant jusqu'à 6,9m au sud des Gautrais.
			<p>Sous-variante 1bis</p> <p>La variante 1bis suit, sur la moitié de l'itinéraire, le terrain naturel ou en est proche (déblais ou remblais inférieurs à 2m). Sur environ un tiers de l'itinéraire, des sections en déblais/remblais compris entre 2 et 6m de hauteur apparaissent. Il s'agit en majorité de déblais inférieurs à 3.50m ainsi que d'une séquence de 500ml en remblai (jusqu'à 6,2m de haut). Les hauteurs restant limitées, des mesures d'accompagnement pourront favoriser l'intégration de ces talus. Enfin, quelques tronçons seront encadrés de talus plus importants, dépassant les 6m :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur 250ml, des remblais allant jusqu'à 10,4m de haut pour le franchissement du Pont Herva ; - sur 150ml, des déblais allant jusqu'à 6,2m au sud de la Ville Cocatrie. 		<p>Sous-variante 4bis</p> <p>La sous-variante 4bis est plus proche du terrain naturel que la variante 4, avec 2 tiers de l'itinéraire présentant des talus inférieurs à 2m. L'impact autour du lieu-dit des Gautrais sera également moindre. Ce ne seront pas des hauts talus de remblais mais des talus de déblais qui encadreront la route à ce niveau (hauteur maximale de 5,5m). Toutefois, cette sous-variante présente les 2 mêmes tronçons encadrés de hauts talus, au nord de la Ville Cocatrie et pour le franchissement du Pont-Herva.</p>

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

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

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

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



RN164 actuelle - perceptions vers le sud

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

L'impact des variantes sur le milieu agricole

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Emprise foncière	La variante 0, représente la situation actuelle, il n'y a donc aucun impact sur les emprises foncières.	Cette variante consomme 17,1 hectares de terres agricoles. Elle consomme 5.9 hectares de plus de terres agricoles que la variante 2). 5 exploitations sont les plus concernées. Relativement éloignée des axes routiers existants elle génère 8.5ha de délaissés.	Cette variante consomme 11,2 hectares de terres agricoles. De ce point de vue c'est la variante la moins pénalisante hors état initial. 3 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4.7 ha).	Cette variante consomme 14,1 hectares de terres agricoles, soit 2,9 hectares de plus que la variante 2. 4 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4.7 ha).	Cette variante consomme 14,9 hectares de terres agricoles, soit 3,7 hectares de plus que la variante 2. 5 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4.5 ha).
		Sous-variante 1bis			Sous-variante 4bis
		Cette variante consomme 19,2 hectares de terres agricoles. Elle consomme 8 hectares de plus de terres agricoles que la variante 2. 4 exploitations sont les plus concernées. Comme la variante 1, elle est relativement éloignée des axes routiers existants et génère 10.3ha de délaissés.			Cette variante consomme 16,5 hectares de terres agricoles, soit 5,3 hectares de plus que la variante 2. 6 exploitations sont les plus concernées. Elle génère extrêmement peu de délaissés (4.1 ha).
Impact sur les sites d'exploitation et les bâtiments	Cette variante compte 5 bâtiments agricoles et 1 bâtiment agro-alimentaire à moins de 100 mètres des voies. L'impact le plus sensible concerne deux bâtiments bovins à Merdrignac : le siège d'élevage bovin de La Ville Cocatrie, et un petit bâtiment bovin au Chêne de La Lande. On note également 3 hangars dans la bande des 100 mètres.	Cette variante compte 6 bâtiments agricoles et une fosse de stockage dans le périmètre des 100 m. Le siège d'élevage bovin de La Ville Cocatrie à Merdrignac représente à lui seul deux bâtiments bovins, deux hangars et la fosse de stockage. Les deux autres hangars se situent à la Ville Cocatrie, mais au nord de la RN164 actuelle et un hangar à la Cariais.	Deux bâtiments bovins et 4 hangars sont inclus dans la bande des 100 mètres. Les deux bâtiments bovins se situent à Merdrignac à La Ville Cocatrie, et au Chêne de La Lande. Les hangars se situent à La Ville Cocatrie (sud et nord de la RN164) et à Penhoët Riant (Merdrignac).	Cette variante impacte directement un hangar de 180 m ² situé à Penhoët Riant à Merdrignac. Un bâtiment bovin est implanté dans la bande des 100 mètres sans que cela modifie ses conditions d'exploitation. Le hangar situé au Nord de la RN164 se trouve dans la bande des 100 mètres.	Cette variante impacte directement un hangar à Penhoët Riant à Merdrignac. Le hangar situé au Nord de la RN164 se trouve dans la bande des 100 mètres.
		Sous-variante 1bis			Sous-variante 4bis
		Le siège d'élevage bovin de La Ville Cocatrie à Merdrignac se situe dans la bande des 100 mètres : 3 bâtiments bovins, un hangar et une fosse de stockage. Le système de pâturage autour du site devra être modifié. Le hangar situé à la Cariais est également dans la bande de 100 mètres.			Cette variante impacte directement un hangar à Penhoët Riant à Merdrignac. Le hangar situé au Nord de la RN164 se trouve dans la bande des 100 mètres.

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Impact sur les déplacements, coupures d'exploitation	Pas d'impact	<p>Cette variante aura nécessairement des impacts importants sur les déplacements des sites de La Ville Cocatrie, La Cariais. Des impacts plus limités peuvent intervenir sur d'autres sites situés au Sud de la zone d'étude.</p> <p>Sous-variante 1bis</p> <p>Le site de La Ville Cocatrie sera plus impacté que par la variante 1, car le système de pâturage devra être modifié. Pour tous les autres sites les impacts seront similaires à la variante 1.</p>	<p>Le petit bâtiment à la Ville Cocatrie, au Nord de la RN164 sera isolé. De même le site du Chêne de La lande verra l'exploitation coupée vers le Nord. Les autres impacts potentiels semblent plus limités.</p>	<p>Le petit bâtiment à la Ville Cocatrie, au Nord de la RN164 et le site du Chêne de La lande seront isolés au Nord.</p>	<p>Ce tracé génère des coupures d'exploitations sur 5 exploitations en particulier.</p>
	SYNTHESE		Sous-variante 1bis		Sous-variante 4bis

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

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

L'impact des variantes sur le milieu humain

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Les documents d'urbanisme	Pas d'impact	Passage secteurs agricoles et espaces naturels Coupe 1 Espace Boisé Classé après l'échangeur des Trois Moineaux.	Coupe deux EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux ainsi que la forêt de la Hardouinais).	Coupe trois EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux, la forêt de la Hardouinais et au nord-est de la ZA).	Coupe trois EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux, lisière sud de la forêt de la Hardouinais, nord-est de la ZA). Sous-variante 4bis Coupe deux EBC (après l'échangeur des Trois Moineaux, nord-est de la ZA).
	Pas d'impact	Le raccordement de la section courante à la déviation de Merdrignac s'effectue à proximité du Manoir du vieux Bourg. Sous-variante 1bis Le raccordement à la déviation de Merdrignac s'effectue plus au sud que les autres variantes ce qui permet de s'éloigner du Manoir du Vieux Bourg.	Le raccordement de la section courante à la déviation de Merdrignac s'effectue à proximité du Manoir du vieux Bourg.		
Le patrimoine	Pas d'impact	Le raccordement de la section courante à la déviation de Merdrignac s'effectue à proximité du Manoir du vieux Bourg.			
Les réseaux	Pas d'impact	À ce stade d'avancée des études, n'intercepte pas de réseaux majeurs. Des dévoiements seront toutefois nécessaires quelles que soient les variantes envisagées.			
Acquisitions foncières	Pas d'impact	À ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions de maisons. Les maisons les plus proches sont à La Cariais et à la Ville Cocatrie.	Une maison à acquérir (en face de l'entreprise SERUPA). Rapprochement d'autres maisons (Les Gautrais, Le Chêne de La Lande, La Cariais, La Ville Cocatrie), déjà situées en bordure de route.	À ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions de maisons. Les maisons les plus proches sont aux Gautrais, au Chêne de La Lande et à La Ville Cocatrie.	À ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions. Les maisons les plus proches sont aux Gautrais, au Chêne de La Lande et à La Ville Cocatrie. Sous-variante 4bis Deux maisons dans le hameau du Bout du Bois.
Desserte locale	Pas d'impact : les riverains conservent leurs accès directs sur la RN164.	Suppression des accès à la RN164 sans création de nouveaux points d'échange : nécessité d'utiliser l'itinéraire de substitution pouvant entraîner des allongements de temps de parcours pour certains hameaux. Continuité de l'itinéraire de substitution via la RN164 actuelle. Peu d'allongement de parcours.	La RN164 étant aménagée sur place à 2x2 voies, la desserte des riverains est rétablie par les voies secondaires existantes et l'itinéraire de substitution, ce qui conduit à des allongements de parcours pour les hameaux situés à proximité de la RN164. L'itinéraire de substitution qui réutilise en partie des routes existantes peut engendrer des difficultés ponctuelles (circulation des engins agricoles, des PL, desserte durant la phase de chantier).	À l'ouest des Gautrais, l'itinéraire de substitution emprunte la RN164 actuelle → peu d'allongement de parcours vers Merdrignac. Allongement vers Tremorel et pour les hameaux situés au sud de la forêt de la Hardouinais. L'itinéraire de substitution qui réutilise en partie des routes existantes peut engendrer des difficultés ponctuelles (circulation des engins agricoles, des PL, desserte durant la phase de chantier).	Continuité de l'itinéraire de substitution via la RN164 actuelle. Peu d'allongement de parcours.

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

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

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

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

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS					
Trafics					
- Trafic actuel (2011) VL PL (%)	7 300.véh/j 19%	- -	- -	- -	- -
- Trafic (2035) VL PL (%)	11 600.véh/j 18,5%	14 300.véh/j 16,5%	14 550. véh/j 17%	14 300.véh/j 16,5%	
Évolution des trafics	Augmentation d'environ 4 300 véhicules/j par rapport à la situation actuelle due : - à la croissance naturelle du trafic - aux reports de trafics dus à la mise à 2x2 voies de la RN164.	Augmentation de près de 3 000 véhicules/jour par rapport à la variante 0. Cette augmentation est due aux reports de trafics, principalement de la RN12 et de la RN24 ainsi que des flux de moyennes distances. La RN164 devient plus attractive. La différence minime entre les deux variantes s'explique uniquement par la longueur du tracé. La variante « Aménagement sur place » étant légèrement plus courte elle capte un peu plus de trafic (250 véh/jours). L'emplacement des échangeurs étant figée quel que soit le scénario, seul le critère « longueur » influe sur les trafics.			
Sécurité	Entre 2003 et 2010, on recense 5 accidents sur la section d'étude. Ces 5 accidents ont fait 6 victimes dont 2 tués et 3 blessés graves.	Quelle que soit la variante retenue, la sécurité sera améliorée grâce à : - la suppression des carrefours dangereux - la possibilité de dépassement assurée sur l'ensemble de la section - un meilleur partage de la route avec une diminution des conflits d'usage (trafic agricole transféré sur la voie de substitution).			
SYNTHÈSE					

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
EFFETS SUR L'ACCESSIBILITÉ					
Gain de temps	Pas de créneau de dépassement sur la section. Vitesse limitée à 90km/h	Section entièrement à 2x2 voies et portée à 110km/h : gain de temps et gain de confort pour les usagers. Créneau de dépassement sur l'ensemble de la section. Différences très faibles entre les variantes.			
EFFET SUR L'ORGANISATION SPATIALE					
Développement des zones d'activités	Risque de délocalisation des entreprises souhaitant s'installer sur un territoire présentant une meilleure accessibilité.	Amélioration de l'attractivité de la zone économique de Trémoriel. Perte de l'effet vitrine pour usine SERUPA. Effet vitrine conservé avec toutefois des modifications des accès. Un accès unique au niveau de l'échangeur de la RD6 (de l'est comme de l'ouest) et emprunt de la RD6a.			
Développement urbain					
Attractivité démographique	Risque de rupture de la reprise démographique avec la perte d'attractivité du territoire.	Contribution à la compétitivité des entreprises du territoire, notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. Meilleures conditions d'activité pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier.			
Urbanisation					
Aire d'étude élargie	Stabilisation du marché foncier.	Développement de nouvelles zones d'urbanisation pour accompagner la croissance démographique.			
Aire d'étude rapprochée	L'augmentation des trafics risque d'accroître les nuisances pour les hameaux situés à proximité de la RN164.	Se rapprochent des hameaux de la Harmonie, la Cariais, la ville Cocatrie : Risque de perte d'attractivité des hameaux.	Les hameaux existants situés de part et d'autre de la RN164 actuelle pourraient perdre de leur attractivité compte tenu de leur proximité avec la future 2X2 voies.	Cette variante évite les hameaux pouvant ainsi renforcer leur attractivité.	Se rapproche des hameaux de l'Harmonie et du Bout du Bois.
					Sous-variante 4bis Se rapproche du hameau de l'Harmonie.
SYNTHÈSE					

6 Les annexes

Annexe 4 : Analyse comparative des variantes soumises à la concertation

Section Est

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

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

Caractéristiques et contraintes techniques

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Longueur du projet neuf	4 700m	4 720m	5 000m	4970 m
	Sous-variante 1bis			Sous-variante 4bis
	5 180m			4 990m
Volume de matériaux	Excédent de 30 000 m ³	Excédent de 20 000 m ³	Déficit de 4 000 m ³	Déficit de 34 000 m ³
	Sous-variante 1bis			Sous-variante 4bis
	Excédent de 60 000 m ³			Excédent de 9 000 m ³
Pente maximum	3.8% sur 160m	3.8% sur 350m		1.7% sur 150m
	Sous-variante 1bis			Sous-variante 4bis
	2.5% sur 400m			1.6% sur 200m
Ouvrages d'art	1 PS* 1 PI* 1PGF (PS)	1 PS 1 PI 1 PGF (PS)	2 PI 1 PGF (PS)	2 PI 1 PS 1PGF (PS)
	Sous-variante 1bis			Sous-variante 4bis
	Idem			2PS 1PI 1PGF (PS)
Contraintes techniques		Contraintes liées à la réalisation des travaux sous circulation.	Contraintes liées à la réalisation des travaux sous circulation dans la section boisée.	Difficulté pour la réalisation du passage inférieur des Gautrais : nécessité de prévoir une déviation provisoire.

* PS : passage supérieur
PI : passage inférieur

La variante 2 présente des difficultés techniques liées à la phase de chantier (élargissement sur place).

La variante 3 présente les mêmes difficultés dans la section boisée.

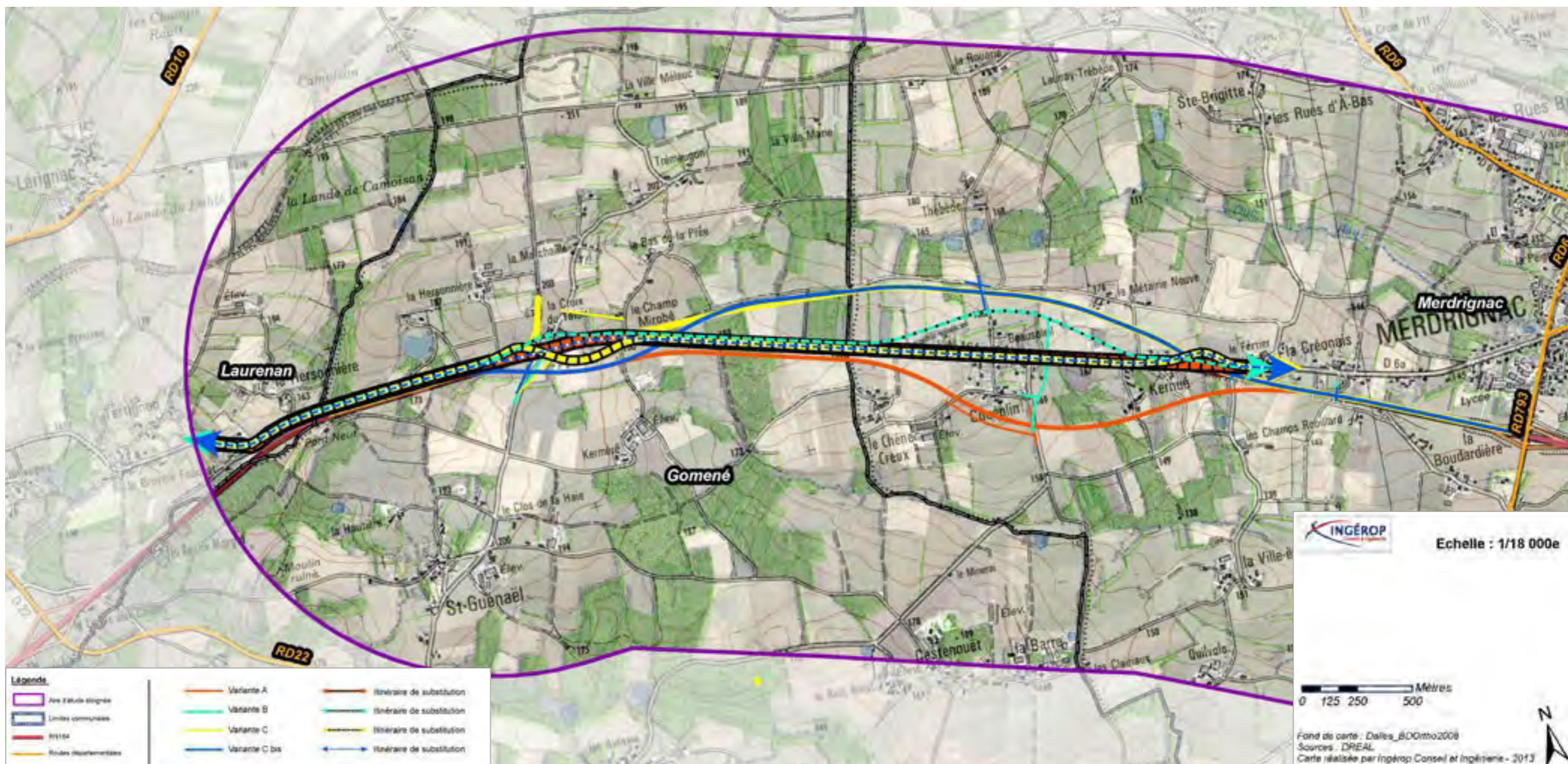
La variante 4 présente une difficulté ponctuelle pour la réalisation du passage inférieur des Gautrais qui nécessitera très certainement une déviation.

6 Les annexes

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

Section Ouest

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



Synthèse de l'analyse comparative

	Variante A	Variante B	Variante C	Variante C bis
Milieu physique	Défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Défavorable
Milieu naturel	Défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Paysage	Peu défavorable	Défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Milieu agricole	15.7ha	9.7ha	13.9ha	14.6ha
Milieu humain	Peu défavorable	Très défavorable	Défavorable	Peu défavorable
Développement économique	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable
Conditions de déplacement	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Coût (TTC)	28M€	30M€	32M€	31M€

■	Favorable
■	Peu défavorable
■	Défavorable
■	Très défavorable

Les conclusions du comité de suivi

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

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

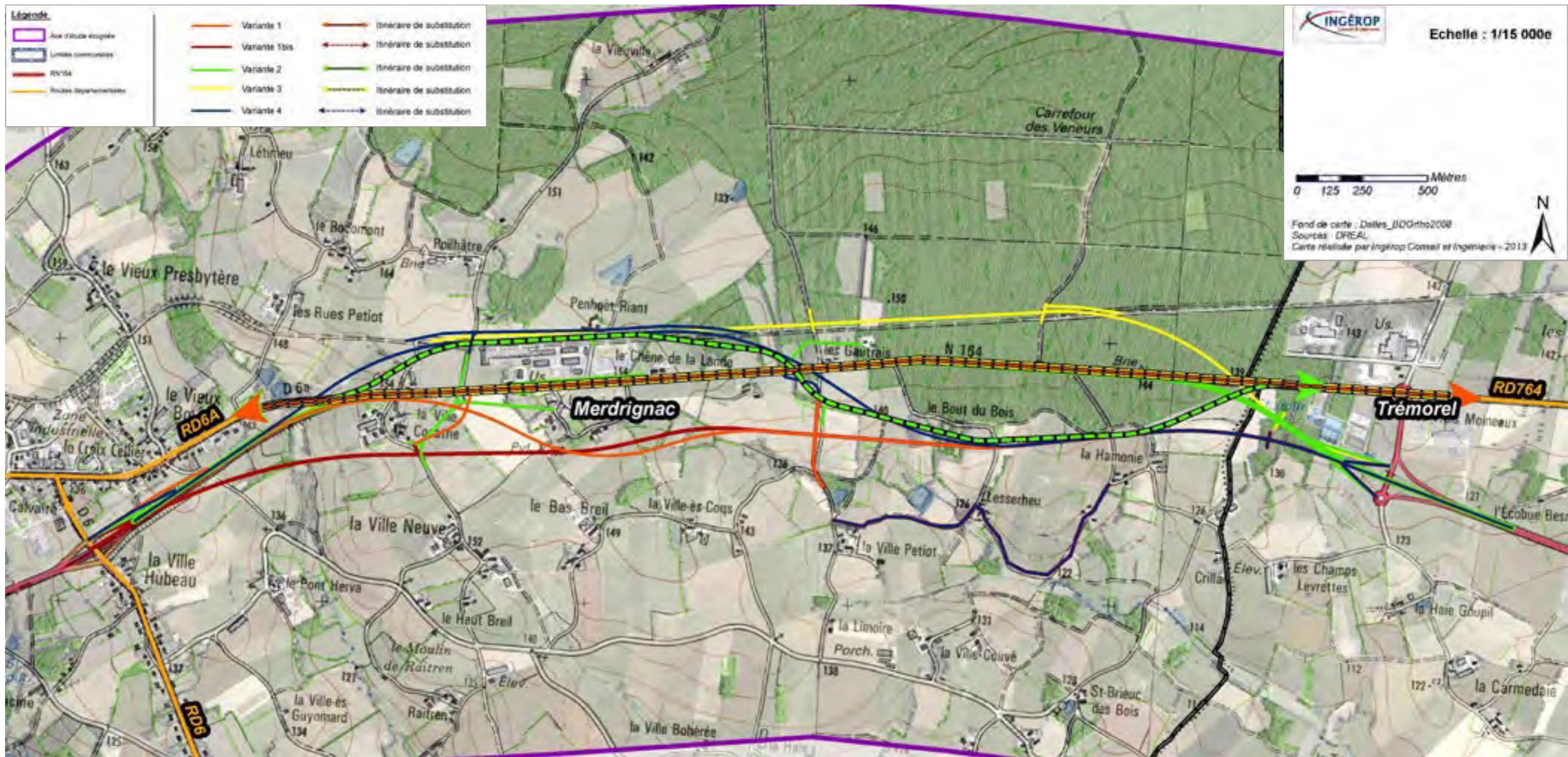
De ce travail, il a été fait le choix de poursuivre pour les variantes A, C et Cbis avec un itinéraire de substitution empruntant la RN164 actuelle puis passant par St Guenaël (évitant ainsi un tracé neuf et une destruction d'une zone humide pour le raccordement Ouest) et pour la variante B avec un itinéraire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

6 Les annexes

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

Section Est

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



Synthèse de l'analyse comparative

	Variante 1	Variante 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Milieu physique					
Milieu naturel					
Paysage					
Milieu agricole	17.8 ha	20.2 ha	14.6 ha	12.4 ha	18.5 ha
Milieu humain					
Développement économique					
Conditions de déplacement					
Coût (TTC)	30M€	30M€	35M€	33M€	34M€

■	Favorable
■	Peu défavorable
■	Défavorable
■	Très défavorable

Les conclusions du comité de suivi

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

- de poursuivre les études sur les variantes 1, 1bis, 2 et 4.
- de ne pas retenir la variante 3 au vu de ses impacts sur le milieu naturel.
- d'ajouter une nouvelle variante reprenant le tracé de la variante 2 dans la traversée de la forêt de la Hardouinais puis celui de la variante 4 avec un passage au Nord de l'entreprise SERUPA.
- de décaler la variante 4 au Nord (passage au-dessus du hameau du Bout du Bois) pour limiter les impacts agricoles.

Comme pour la section Ouest, il a également été convenu de rechercher des pistes d'optimisation pour limiter les impacts générés par l'itinéraire de substitution (emprise agricole pour la variante 2).

Ainsi, pour la variante 2, il a été proposé de réutiliser des voies existantes.

6 Les annexes

Annexe 6 : Aires de repos

Aires de repos : des possibilités d'implantation

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

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

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

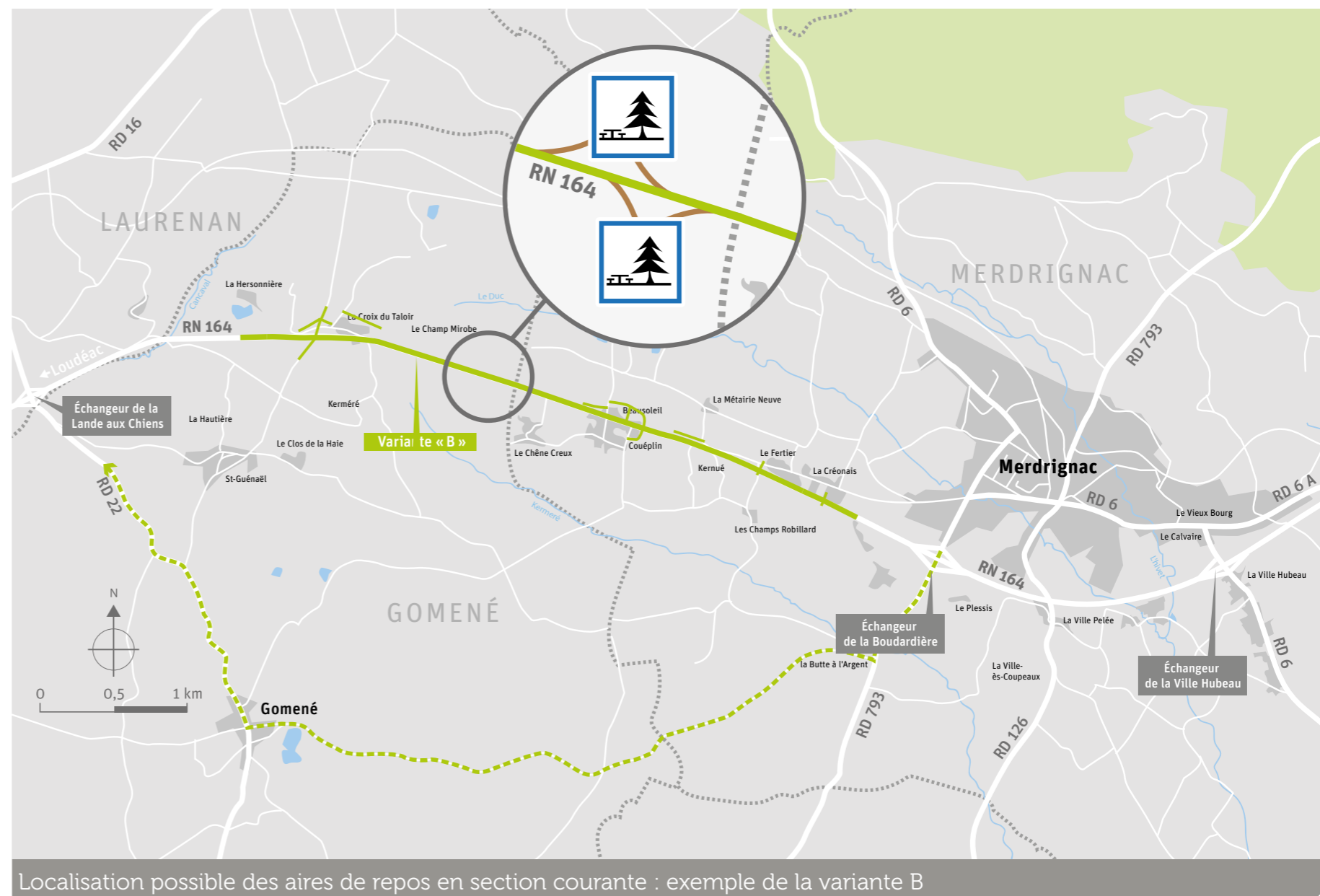
Une aire de repos unique accessible dans les deux sens nécessite la création d'un ouvrage d'art pour franchir la RN164, qui peut être mutualisé avantageusement avec l'ouvrage d'art d'un échangeur. Ce type d'aire est moins coûteux car bénéficiant des bretelles de l'échangeur et de son ouvrage de franchissement,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

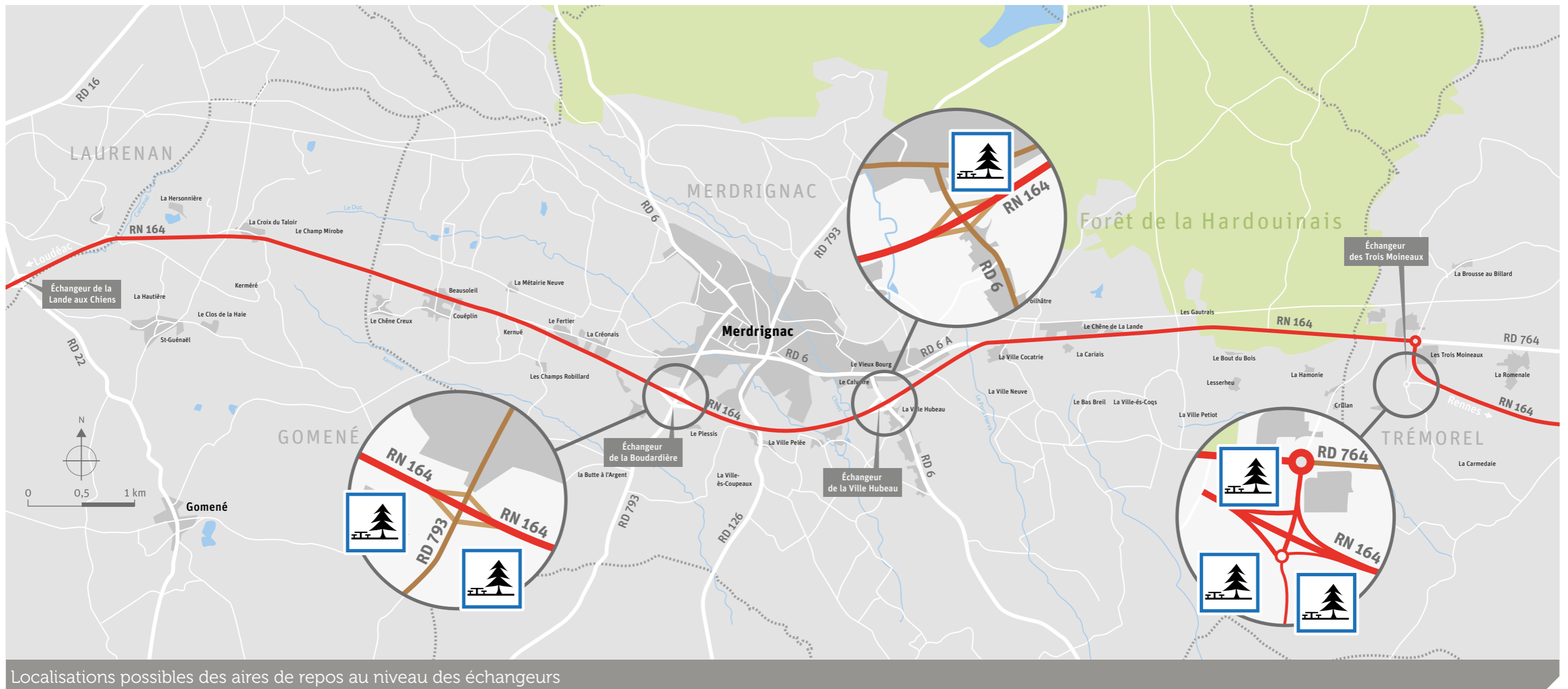
Des implantations sont ici proposées sur le secteur de Merdrignac mais des possibilités seront aussi examinées sur le secteur de Plémet, où les études relatives à l'aménagement sont également en cours (concertation menée du 16 juin au 11 juillet 2014).

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

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

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





6 Les annexes

Annexe 7 : Voies de substitution

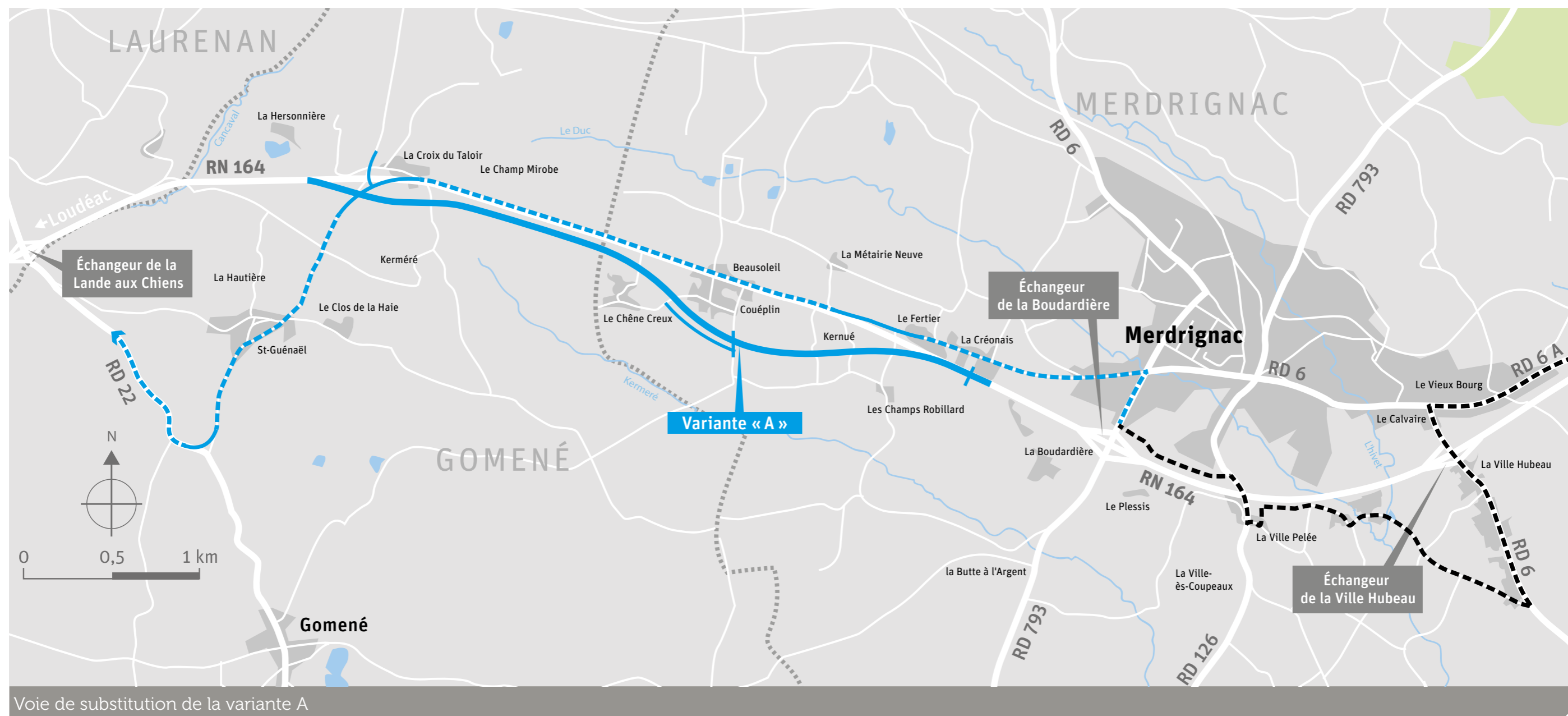
Section Ouest

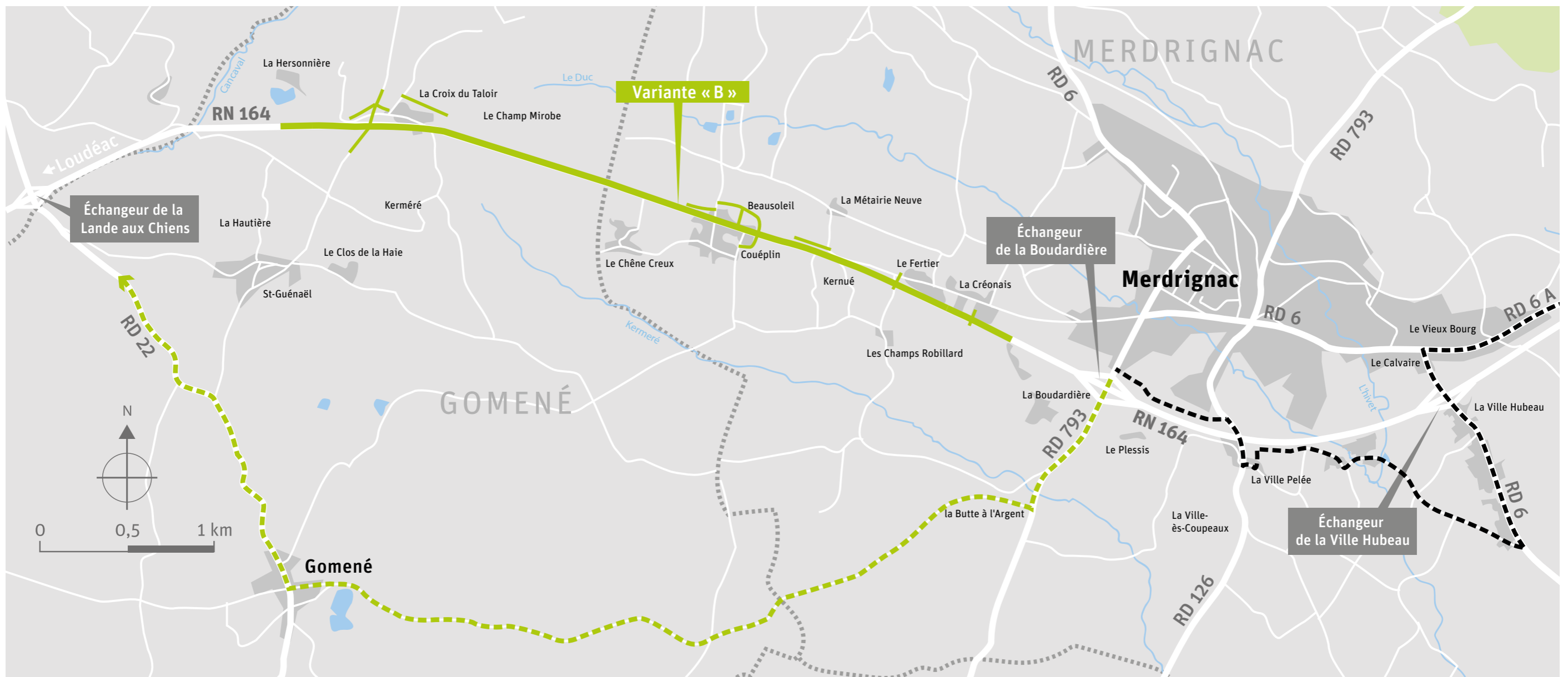
Fonction

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

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

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



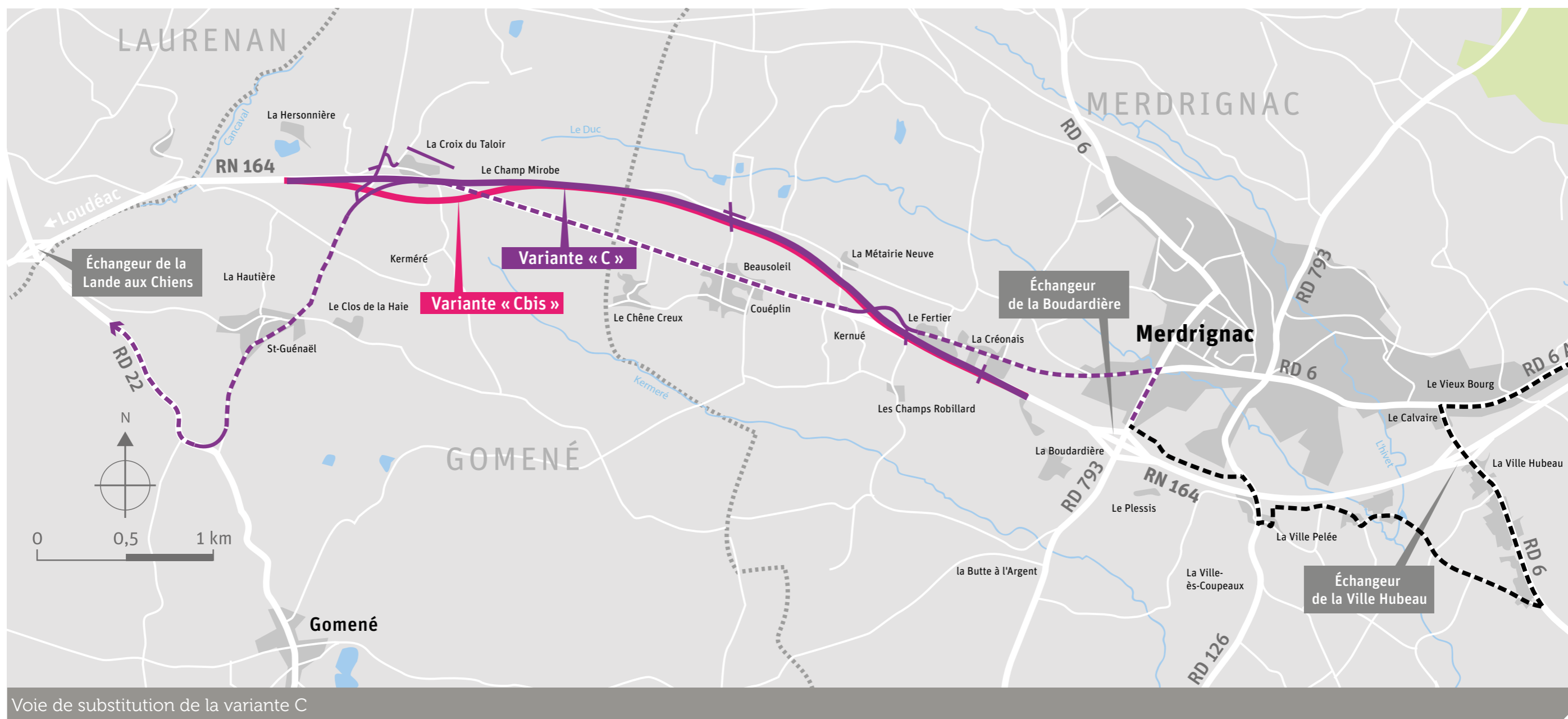


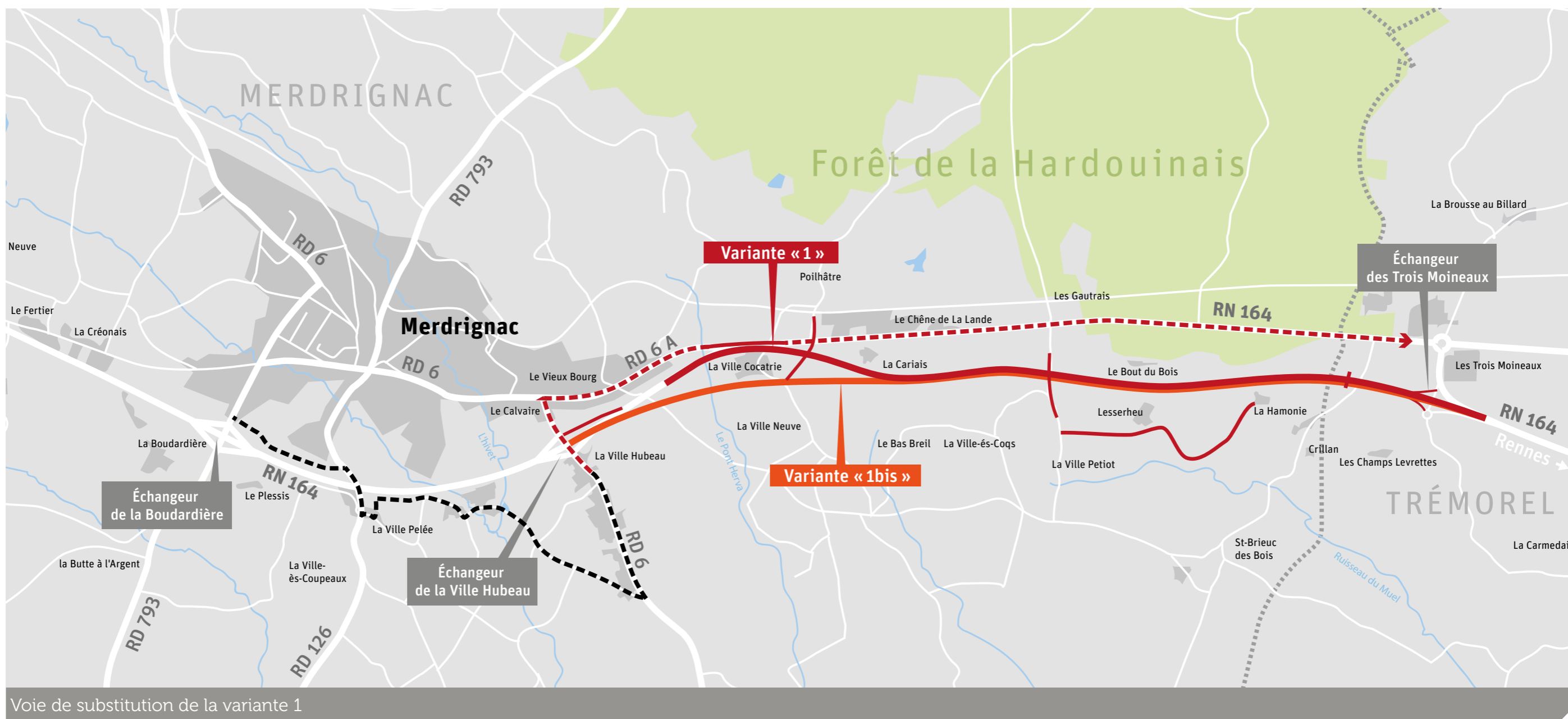
Voie de substitution de la variante B

6 Les annexes

Annexe 7 : Voies de substitution

Section Ouest





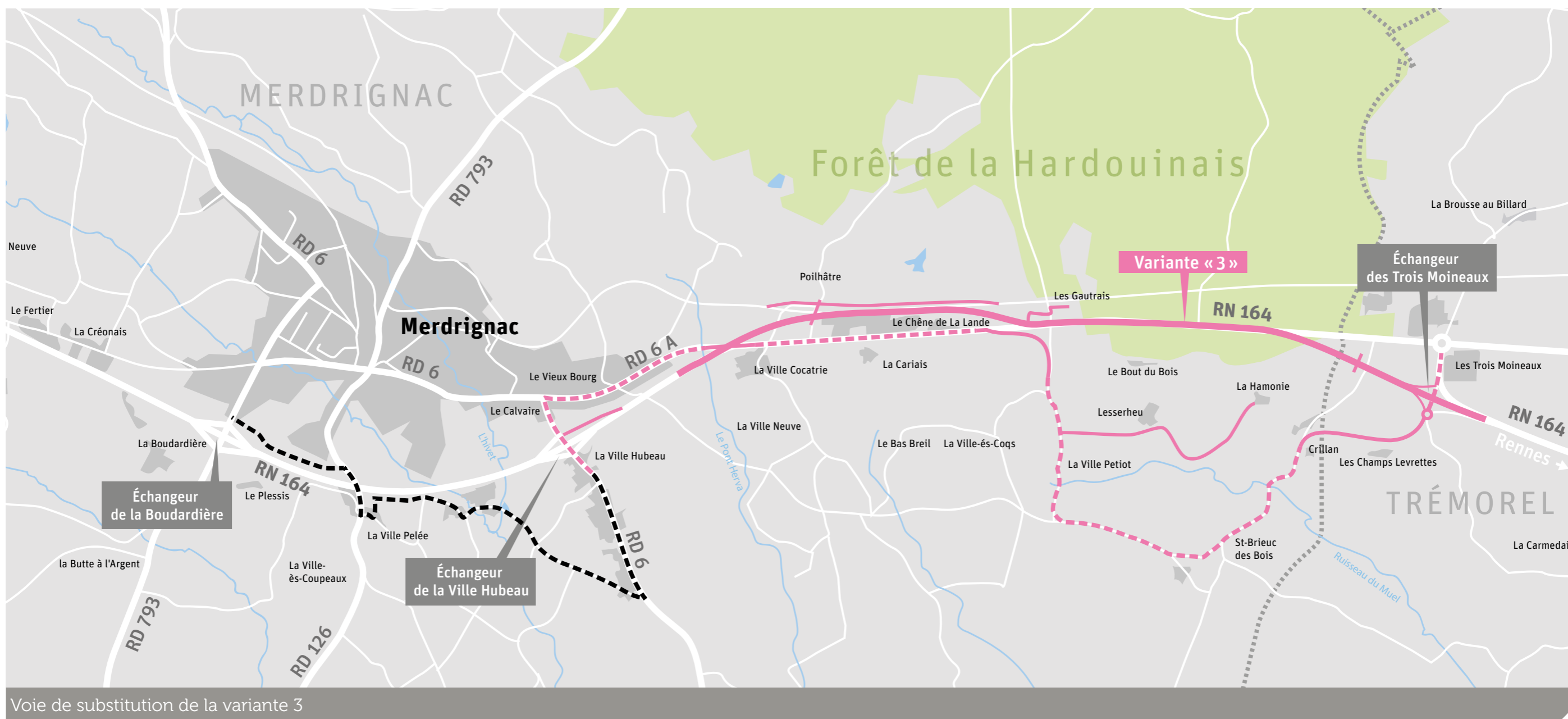
6 Les annexes

Annexe 7 : Voies de substitution

Section Est



Voie de substitution de la variante 2



Voie de substitution de la variante 3

6 Les annexes

Voies de substitution

Section Est



Voie de substitution de la variante 4





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

10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX
Tél. : 02 99 33 44 82

Courriel

rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Site internet :

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr



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

CONCERTATION RN164 MERDRIGNAC

Liste des destinataires

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

Annexe 6 : Support de la réunion publique

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

Réunion publique du 3 février 2015



ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

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

LA CONCERTATION :
POURQUOI ?
COMMENT ?

Pourquoi ce projet?

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

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

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

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

État d'avancement

162 km entre Châteaulin et Montauban-de-Bretagne

98 km déjà aménagés à 2x2 voies

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

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



État d'avancement



Aménagement de la RN 164 - Secteur de Merdrignac

[RN164]

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

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

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

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

L'aménagement de la RN164 au niveau de Merdrignac

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

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

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

Pourquoi concerter?

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

Comment se déroule la concertation?

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

Comment s'informer et participer?

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

LE DEROULEMENT DES ETUDES



Les étapes d'un projet routier (1)

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

Les étapes d'un projet routier (2)

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

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

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

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



Les études réalisées

■ Moyens et thématiques :

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

LES ENJEUX DU PROJET



Un enjeu de mobilité et de sécurité

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

Un enjeu de développement

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

L'enjeu agricole

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

Des enjeux environnementaux à appréhender à leur juste mesure

- La problématique environnementale occupe une place importante dans l'élaboration d'un projet routier. Il s'agit principalement de préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur, et de conserver la structure et l'identité du paysage

- On note ici la présence d'une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) au sein du périmètre étudié : la forêt de la Hardouinais.

- Tout particulièrement, le projet devra s'attacher :

- à préserver les continuités écologiques au niveau de la forêt de la Hardouinais, des ruisseaux rencontrés dans les secteurs d'étude (ruisseau de Cancaval, de Kérméré, du Pont-Herva...),

- à prendre en compte les habitats et les espèces d'intérêts communautaires et/ou protégées, ainsi que les bois classés et les zones humides

Échanges avec la salle

LES VARIANTES ETUDIEES

La démarche de recherche de tracés

- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment étayé pour rechercher les tracés avec le moins d'impacts
- La conception vise à :
 - **Éviter** les impacts sur les enjeux principaux : démolition d'habitations ou de bâtiments d'exploitation, zones humides, destruction d'habitat et d'espèces protégées...
 - **Réduire** les impacts : protections phoniques, aménagements paysagers, passages pour la faune...
 - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en recréant des zones humides, des haies ou des boisements par exemple

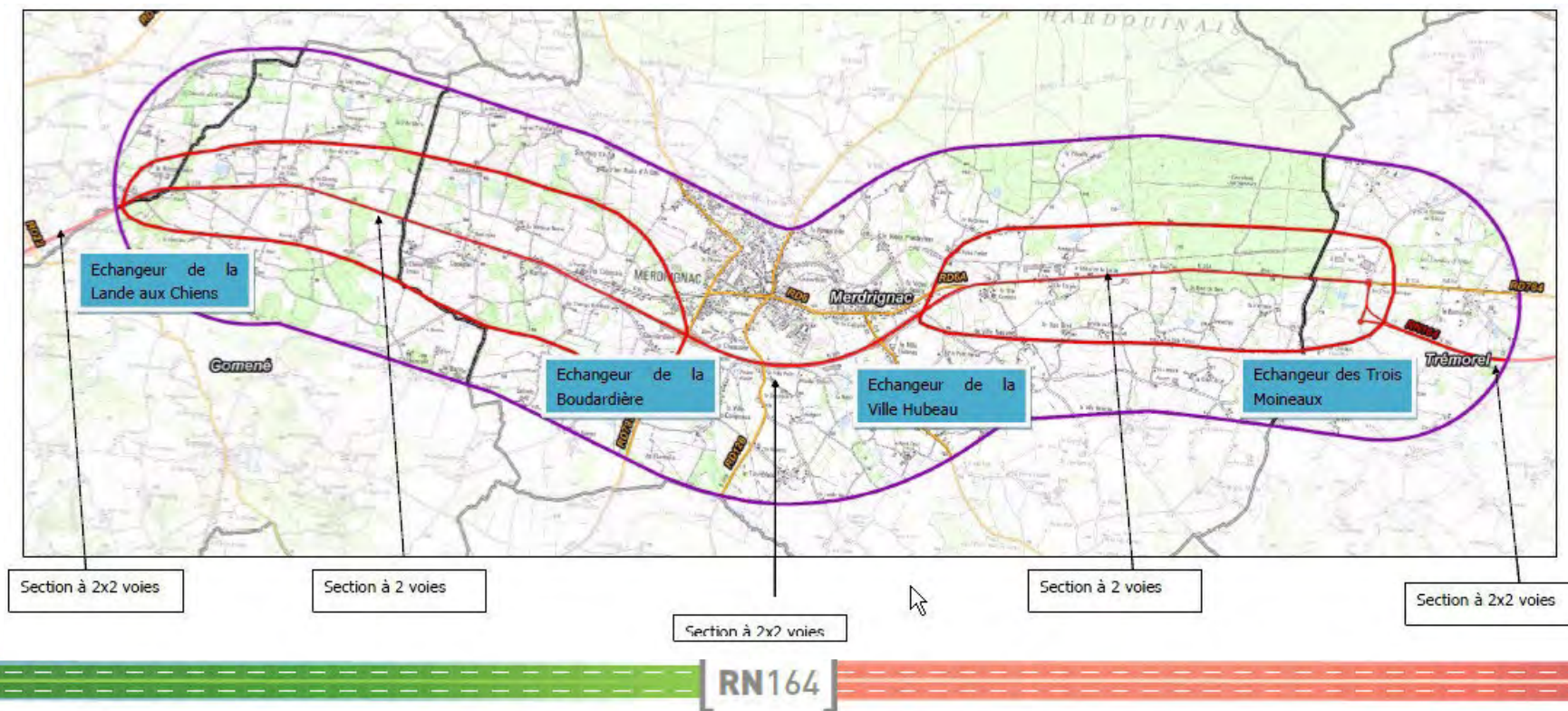
Un principe de base

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

Présentation du projet

- Le projet prévoit d'aménager la RN164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de Merdrignac :

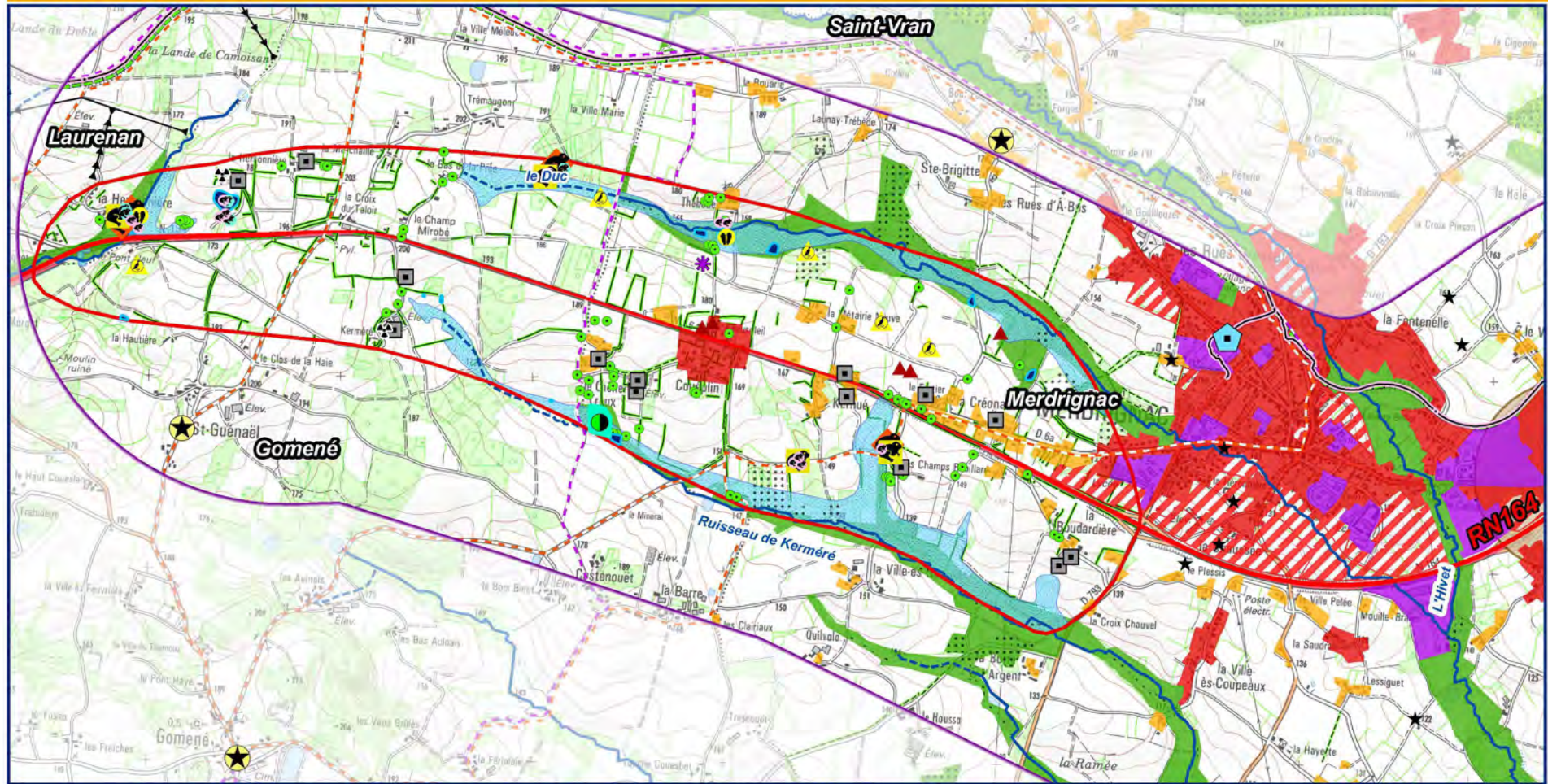
- section Ouest : entre le créneau de la Lande aux Chiens et la déviation de Merdrignac
- section Est : entre la déviation de Merdrignac et la déviation de Trémorel



Carte de synthèse des enjeux du secteur Ouest

La synthèse des enjeux

Planche 1



Légende

- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Limites communales
- RN164
- Routes départementales

Milieu humain

- Zones urbaines et bourg
- Hameaux
- Zones d'activités
- Zones urbanisables
- Station d'épuration
- ★ Sites archéologiques
- ★ Monument historique : manoir du Vieux-Bourg
- ★ Édifice non protégé : chapelle
- Exploitation agricole
- Monument Historique Inscrit R = 500 m
- Ligne électrique
- Canalisations d'eau potable et d'assainissement
- Fibre optique
- - - PDIPR (issu du PLU)
- - - Autre circuit pour mode de déplacement doux
- - - Circuit de grande randonnée
- - - Voie verte

Milieu physique

- Cours d'eau intermittent
- Cours d'eau permanent
- Zone humide
- Source et Point d'eau
- Château d'eau
- Réservoir d'eau
- Zone naturelle
- ZNIEFF 2
- Boisement
- Arbres isolés
- Plantations à conserver (issu du PLU)
- Haies (Ceresia)

Enjeux biologiques

- Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 2)
- Amphibien protégé en France (article 3)
- Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 3)
- Amphibien protégé en France (article 3)
- Chauve-souris inscrite à l'annexe II de la directive Habitats
- Gîte secondaire de chauve-souris commune en Bretagne inscrite à l'annexe II de la directive Habitats, protégé en France
- Insecte inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats, non protégé en France
- Insecte peu commun en Bretagne
- Reptile protégé en France
- Espèce de l'annexe I de la directive Oiseaux
- Oiseau inscrit à la liste rouge nationale
- Oiseau rare en Bretagne
- Mammifère semi-aquatique protégé en France

Habitat protégé

- Mégaphorbiaie rivulaire
- Prairie humide oligotrophe



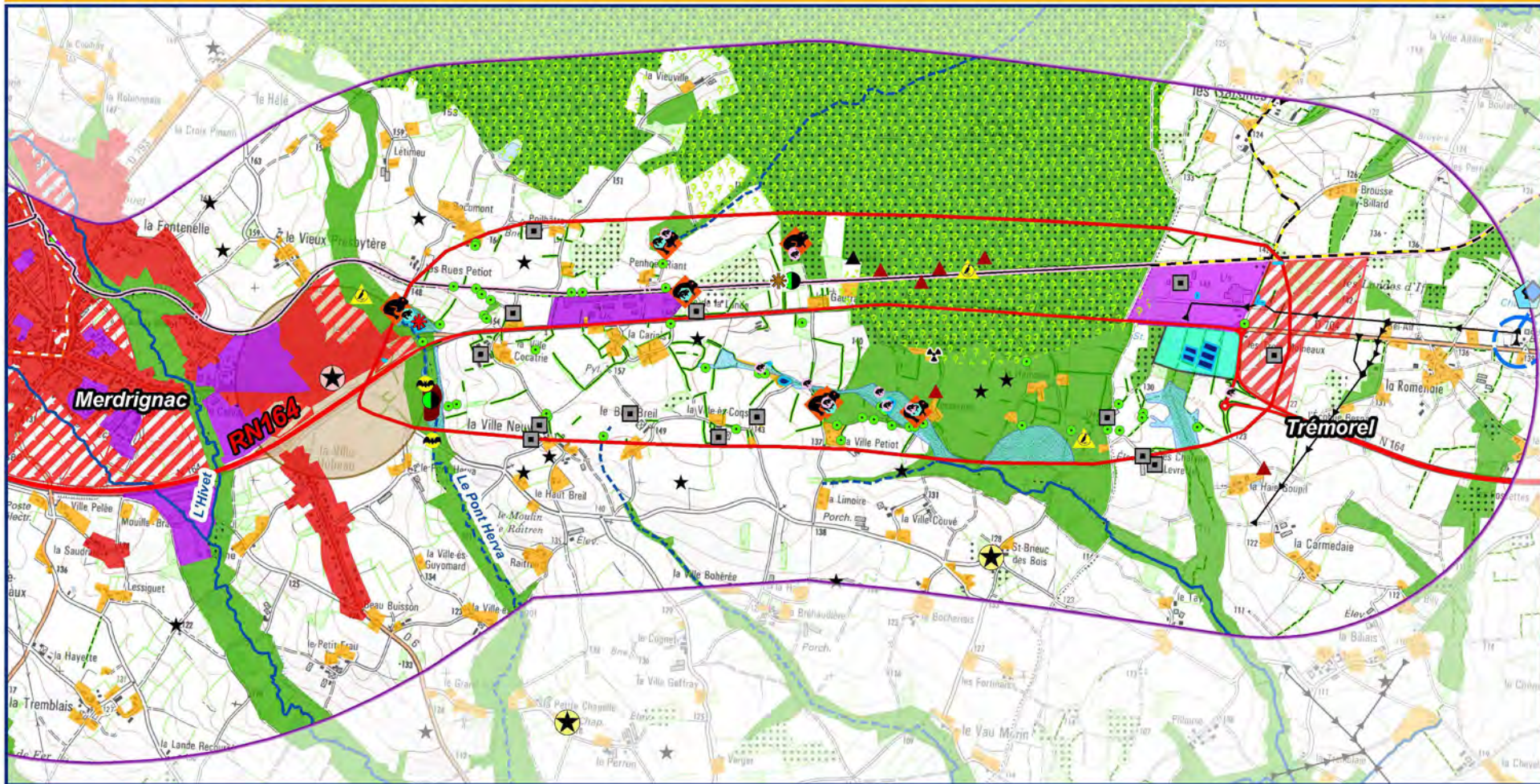
Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014



Carte de synthèse des enjeux du secteur Est

La synthèse des enjeux

Planche 2



Légende

- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Limites communales
- RN164
- Routes départementales

Milieu humain

- Zones urbaines et bourg
- Hameaux
- Zones d'activités
- Zones urbanisables
- Station d'épuration
- ★ Sites archéologiques
- ★ Monument historique : manoir du Vieux-Bourg
- ★ Édifice non protégé : chapelle
- Exploitation agricole

- Monument Historique Inscrit R = 500 m
- Ligne électrique
- Canalisations d'eau potable et d'assainissement
- Fibre optique
- - - PDIPR (issu du PLU)
- - - Autre circuit pour mode de déplacement doux
- - - Circuit de grande randonnée
- - - Voie verte

Milieu physique

- Cours d'eau Intermittent
- Cours d'eau permanent
- Zone humide
- Source et Point d'eau
- ◆ Château d'eau
- ◆ Réservoir d'eau

Milieu naturel

- Zone naturelle
- ZNIEFF 2
- Boisement
- Arbres isolés
- Plantations à conserver (issu du PLU)
- Haies (Ceresa)

Enjeux biologiques

- ◆ Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 2)
- ◆ Amphibien protégé en France (article 3)
- ◆ Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 3)
- ◆ Amphibien protégé en France (article 5)
- ◆ Chauve-souris inscrite à l'annexe II de la directive Habitats
- ◆ Gîte secondaire de chauve-souris commune en Bretagne
- ◆ Insecte inscrit à l'annexe II de la directive Habitats, protégé en France
- ◆ Insecte inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats, non protégé
- ◆ Insecte peu commun en Bretagne
- ◆ Reptile protégé en France
- ◆ Espèce de l'annexe I de la directive Oiseaux
- ◆ Oiseau inscrit à la liste rouge nationale
- ◆ Oiseau rare en Bretagne
- ◆ Mammifère semi-aquatique protégé en France

Habitat protégé

- Mégaphorbiaie rivulaire
- Prairie humide oligotrophe



0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008

Sources : DREAL

Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014



Les caractéristiques du projet (1)

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



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

Les caractéristiques du projet (2)

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

À ne pas oublier

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

LA SECTION OUEST



Les 3 variantes soumises à concertation



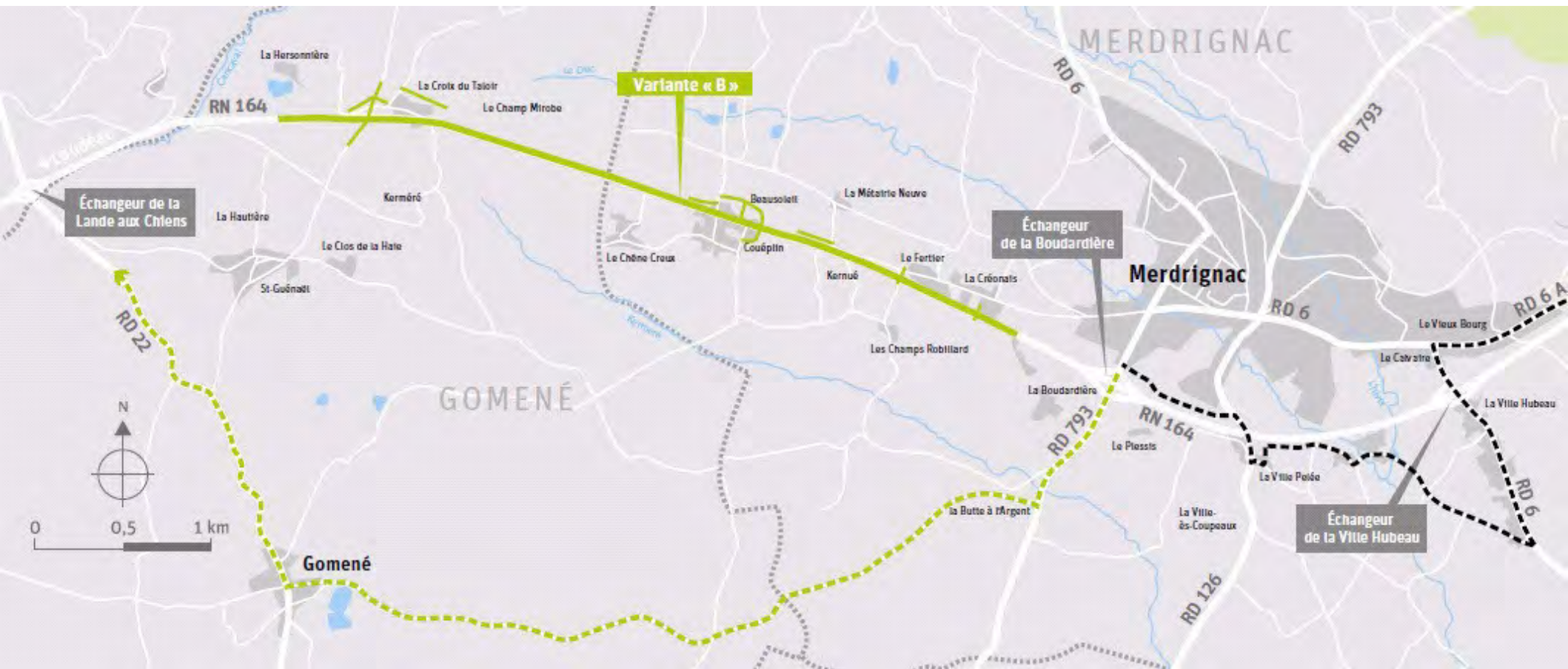
Les variantes proposées (1)

- **La variante A «au sud de la RN actuelle »**, contourne les hameaux de Kernué et Couéplin par le sud. Elle passe ensuite entre Couéplin et Le Chêne Creux pour rejoindre la voie existante qu'elle longe avant de contourner par le sud le hameau de La Croix du Taloir



Les variantes proposées (2)

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



Les variantes proposées (3)

- **La variante C «au nord de la RN actuelle »**, contourne Kernué par le nord, passe entre les hameaux de La Métairie Neuve et Beausoleil, avant de rejoindre la voie actuelle au niveau du hameau du Champ Mirobé
- **La sous-variante Cbis**, s'éloigne des hameaux de La Croix du Taloir et du Champ Mirobé en contournant La Croix du Taloir par le Sud



Variante A : passage au sud de Kernué



Couéplin

Beausoleil

Kernué

Les Champs Robillard

Le Fertier

Variante A : passage au sud de Kernué



Variante A : passage au sud de Couéplin



Variante A : passage au sud de Couéplin



Variante B : secteur Beausoleil/Couéplin



Variante B : secteur Beausoleil/Couéplin



Variante B : secteur de La Croix du Taloir



La Croix du Taloir

Kerméré

Variante B : secteur de La Croix du Taloir



La Croix du Taloir

Kerméré

Variante C : secteur de La Croix du Taloir



Kerméré

La Croix du Taloir

Variante C : secteur de La Croix du Taloir



Variante Cbis : secteur de La Croix du Taloir



Variante Cbis : secteur de La Croix du Taloir



Kerméré

La Croix du Taloir

Variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



Variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



La Crégnais

Le Fertier

Les Champs Robillard

Kernué

SECTION OUEST

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE

La comparaison des variantes

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

De premiers indicateurs de comparaison (1)

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

De premiers indicateurs de comparaison (2)

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



[RN164]

Synthèse de l'analyse comparative

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



Que peut-on dire de la variante A ?

- En évitant les principaux hameaux, cette variante n'engendre pas de destruction de bâti. Elle limite aussi les impacts sur le milieu humain
- Elle est toutefois la plus pénalisante pour le milieu naturel (impact sur une zone humide et une espèce protégée, coupure de plusieurs axes boisés) et surtout pour le milieu agricole (emprise importante) et coupure de deux sites d'exploitation)

Que peut-on dire de la variante B ?

- Cette variante « Aménagement sur place » limite la consommation de surfaces agricoles et la fragmentation des parcelles agricoles
- Elle n'engendre pas de nouvelles coupures dans le paysage
- Toutefois, elle entraînera la destruction de deux habitations et sera source de nuisances pour les hameaux situés le long de la RN164
- En ne permettant pas de réutiliser la route actuelle comme itinéraire de substitution, elle engendre également des allongements de temps de parcours pour certains hameaux et menace fortement l'activité du garage automobile de la Croix du Taloir.

Que peut-on dire de la variante C et de sa sous-variante Cbis ?

- La variante C limite l'impact sur le milieu humain par rapport à la variante B et celui sur l'activité agricole et l'environnement par rapport à la variante A.
- Elle présente un coût plus important que les deux précédentes variantes
- En évitant le hameau de La Croix du Taloir, la variante Cbis est légèrement moins pénalisante que la variante C pour le milieu humain et pour l'accessibilité au garage; cependant, le fait que son tracé coupe en deux une exploitation accroît ses impacts sur le milieu agricole

LA SECTION EST



Les 4 variantes soumises à concertation



[RN164]

Les variantes proposées (1)

- **La variante 1 «au sud de la RN actuelle »**, passe au sud de la forêt de la Hardouinais entre les hameaux de la Harmonie et du Bout du Bois, puis au sud de la Cariais avant de rejoindre la voie existante avant le hameau de la Ville Cocatrie
- **La sous-variante 1bis** s'éloigne du hameau de la Ville Cocatrie en le contournant par le Sud avant de rejoindre la RN164 actuelle au droit de l'échangeur avec la RD6.



Les variantes proposées (2)

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



Les variantes proposées (3)

- **La variante 3**, consiste à élargir d'un côté et/ou de l'autre la route actuelle dans la traversée de la forêt de la Hardouinais, jusqu'au hameau des Gautrais. Elle passe, ensuite, au nord de la zone d'activités avant de se raccorder à la RN164 à l'est de Merdrignac.



Les variantes proposées (4)

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



Variante 1 : passage au droit de La Ville Cocatrie



Entreprise
SERUPA

La Cariais

Le Bas Breil

La Ville Neuve

La Ville Cocatrie

Variante 1 : passage au droit de La Ville Cocatrie



Variante 1bis : passage au sud de La Ville Cocatrie



Variante 1bis : passage au sud de La Ville Cocatrie



Variante 2 : secteur de La Cariais



La Ville Cocotrie

La Cariais

Entreprise
SERUPA

Le Chêne de la Lande

Variante 2 : secteur de La Cariais



La Ville Cocatrie

La Cariais

Entreprise
SERUPA

Le Chêne de la Lande

Variante 2 : secteur des Gautrais



Le Bout du bois

Les Gautraies

Variante 2 : secteur des Gautraies



Les Gautraies

Le Bout du bois

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



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



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



Le Bout du bois

Les Gautraies

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



Le Bout du bois

Les Gautraies

Le Bout du bois

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



La Harmonie

Le Bout du bois

Les Gautraies

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



SECTION EST

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

COMPARATIVE

La comparaison des variantes

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

De premiers indicateurs de comparaison (1)

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



De premiers indicateurs de comparaison (2)

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



Synthèse de l'analyse comparative

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



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

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

Que peut-on dire de la variante 2?

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

Que peut-on dire de la variante 3?

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

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

- Cette variante qui traverse la partie sud de la forêt de la Hardouinais a un impact modéré sur le parcellaire agricole comme les variantes 2 et 3
- En passant au nord de la zone d'activités après le passage de la forêt comme la variante 3, elle limite également les impacts sur les hameaux Le Chêne de la Lande, la Cariais et la Ville Cocatrie et affecte le hameau des Gautrais
- Cette variante, qui crée une coupure supplémentaire dans la forêt de la Hardouinais, est la plus pénalisante pour les milieux naturels et le paysage
- La sous-variante 4bis, en passant en lisière de forêt, atténue les impacts négatifs de la variante 4 sur les milieux naturels. Elle conduit, en revanche, à la destruction de deux habitations dans le hameau du Bout-du-Bois et a un impact plus fort sur les milieux agricoles que les variantes 3 et 4.

Échanges avec la salle


Participer à la concertation

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

La suite

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

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



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merdrignac

CONCERTATION PUBLIQUE

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015

[RN164]



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE



Les variantes à l'étude

Les objectifs du projet

→ Un projet vecteur de développement et de sécurité

La mise à 2x2 voies de la RN164 sur tout son linéaire permettra de renforcer l'accessibilité du centre du territoire breton en facilitant non seulement les déplacements des particuliers vers les grands pôles urbains et toutes leurs commodités, mais aussi l'activité des professionnels. La santé des services marchands et de l'industrie agroalimentaire, principaux moteurs économiques, dépend en effet de la performance du réseau routier.

Le peu d'alternative à l'utilisation de la voiture dans le secteur explique que les prévisions de trafic routier soient en augmentation significative pour les 20 prochaines années, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Dans ce contexte, la RN164 est amenée à devenir un axe encore plus important de la région Bretagne. Sa modernisation contribuera, par conséquent, au dynamisme de la région et à l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité, les tronçons aménagés à 2x2 voies étant rendus nettement moins accidentogènes que les sections qui ne le sont pas, par la suppression des carrefours plans et l'amélioration des conditions de dépassement.

→ Un chiffre :

24 %

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

→ Un projet respectueux de l'environnement

Inscrit dans un paysage riche, composé de plaines, de forêts et de vallées, le projet d'aménagement veillera à respecter ces différents espaces, leur végétation, la biodiversité des espèces remarquables et les corridors écologiques. Les différents tracés à l'étude prennent en compte les exigences réglementaires qui imposent à tout projet d'infrastructure d'éviter, de réduire et/ou de compenser ses impacts sur l'environnement.

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

Pour cela, 64 km – sur un total de 162 km – doivent encore être aménagés dans les années qui viennent. Tandis que des travaux sont déjà en cours sur certains tronçons, des études sont engagées sur tous les autres.

C'est le cas des deux sections de route qui se situent de part et d'autre de la déviation de Merdrignac. Le projet, qui est ici soumis à la concertation préalable, prévoit ainsi la mise à 2x2 voies de la RN164 sur une section de 4 km reliant la Croix du Taloir à l'extrémité ouest de la déviation de Merdrignac d'une part et sur une section de 5 km comprise entre la déviation de Merdrignac et celle de Trémoré d'autre part.

La concertation publique a vocation à présenter les ambitions de cet aménagement et les différentes variantes proposées par l'État, maître d'ouvrage du projet : trois variantes d'aménagement pour le secteur Ouest et quatre pour le secteur Est sont ainsi soumises à concertation.

Les échanges qui vont avoir lieu entre le 26 janvier et le 20 février 2015 doivent permettre d'identifier le tracé le mieux adapté aux enjeux économiques, environnementaux et humains du territoire.

L'activité économique est très liée à la performance du réseau routier : l'aménagement de la RN 164 doit permettre de créer une nouvelle dynamique de territoire.

Si de nombreuses variantes ont été étudiées en amont de la concertation, les 7 tracés offrant le meilleur bilan avantages/inconvénients sont présentés au public. Les autres, moins pertinents, ont été abandonnés.

L'aménagement de la section Ouest

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

3 variantes d'aménagement sont à l'étude pour ce secteur :

- La variante A dont le tracé se situe au sud de la RN164, s'éloigne des principaux hameaux et limite ainsi les impacts sur le milieu humain. Ce tracé est cependant le plus pénalisant pour le milieu naturel et surtout pour l'activité agricole.
- La variante B consiste en un élargissement sur place de l'actuelle RN164. Elle génère peu d'impact sur l'environnement, le paysage et le milieu agricole mais présente, en revanche, des impacts forts sur les hameaux situés en bordure de la RN164 et également sur l'activité du garage de la Croix du Taloir. Dans la phase chantier, la circulation sur la RN164 sera en outre plus perturbée que pour les autres variantes.
- La variante C, dont le tracé passe au nord de la RN164, limite l'impact sur le milieu humain par rapport à la variante B et celui sur l'activité agricole et l'environnement par rapport à la variante A. Sa version Cbis est plus intéressante pour le cadre de vie et l'accessibilité de la croix du Taloir mais présente plus de contraintes pour les activités agricoles.

Les points communs aux 7 tracés

Conformément à la décision interministérielle du 21 mars 1995, toutes les variantes étudiées répondent au même parti d'aménagement : il s'agit dans tous les cas de figure d'une route à 2x2 voies avec échangeurs dénivelés, ayant un statut de route express, circulée à la vitesse de 110 km/h. Il existe actuellement 4 échangeurs bien répartis aux extrémités de chaque section déjà aménagée à 2x2 voies ; il n'est donc pas prévu de créer de nouveaux points d'échange mais le projet prévoit toutefois l'ajout d'une bretelle sur l'échangeur de la ville Hubeau (échangeur Est de Merdrignac) pour rétablir le sens Saint-Méen-le-Grand/Merdrignac et de compléter le demi échangeur provisoire des Trois Moineaux.

L'aménagement de la section Est

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

4 variantes d'aménagement sont à l'étude pour ce secteur :

- La variante 1 qui passe au sud de la RN164 est peu pénalisante pour le milieu humain, l'environnement et le paysage mais présente des impacts notables sur le milieu agricole. Sa déclinaison 1bis permet de limiter les impacts sur le hameau de La Ville Cocatrie en le contournant par le Sud mais accentue les impacts agricoles.
- La variante 2 consiste en un élargissement sur place de la RN 164 actuelle. Si ses incidences sur le paysage et les activités agricoles sont faibles, elle est en revanche plus pénalisante pour le milieu naturel et surtout pour le milieu humain. Dans la phase chantier, la circulation sur la RN164 sera en outre plus perturbée que pour les autres variantes.
- La variante 3 combine un aménagement sur place dans la traversée de la forêt de la Hardouinais et un passage au nord de la RN 164 pour la suite de l'itinéraire. Peu pénalisante pour l'activité agricole, cette variante est également moins pénalisante que la variante 2 pour le milieu humain mais présente le même impact fort sur l'environnement au niveau de la forêt de la Hardouinais.
- La variante 4 coupe l'extrémité sud de la forêt de la Hardouinais puis rejoint la variante 3 au nord de la RN164. Cette variante a des incidences fortes sur les milieux naturels, la circulation des espèces et le paysage, en créant notamment une nouvelle coupure dans la forêt de la Hardouinais. Si la sous variante 4bis permet d'atténuer l'impact sur l'environnement, elle suppose la démolition de deux habitations et a un impact plus fort sur l'activité agricole.

→ Des voies de substitution

La circulation des engins agricoles, piétons et cycles étant interdite sur les sections de la RN164 à 2x2 voies, y compris sur la déviation existante de Merdrignac, la création d'un itinéraire de substitution est prévue pour ces usagers.

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



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

→ Les principes de la concertation

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

Des outils pour s'informer

→ Consulter le dossier de concertation :

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

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

Les suites à donner à la concertation

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

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

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

[RN164]



Des rendez-vous pour dialoguer

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

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

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

Financement du projet

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



Concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merdrignac

RÉUNION PUBLIQUE
le mardi 3 février 2015 à 18h30

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

Pour vous informer

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

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

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

Pour donner votre avis ou poser vos questions

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

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



[RN164]



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Annexe 8 : Compte rendu de la réunion
publique

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

Concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015

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

Intervenants :

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

M. GOMI :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

adressé à la DREAL.

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme Aline LERIN trouve assez bizarre cette position à proximité de la Zone d'Activités et de la station d'épuration qui semblent repoussantes pour la faune sauvage. Elle ajoute que, pour les variantes 2 et 3, l'itinéraire de substitution proposé a un impact énorme sur les parcelles agricoles du secteur. Ainsi, au niveau des hameaux de Lesserheu et de La Harmonie, les camions ne peuvent actuellement pas passer et qu'il faudrait casser certaines maisons avec, en plus, des allongements de parcours conséquents. De plus, l'itinéraire de substitution proposé au niveau du hameau de Saint-Brieuc-des-Bois à l'échangeur coupe des parcelles agricoles et elle se demande si l'étude de l'itinéraire de substitution a été réalisée sérieusement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

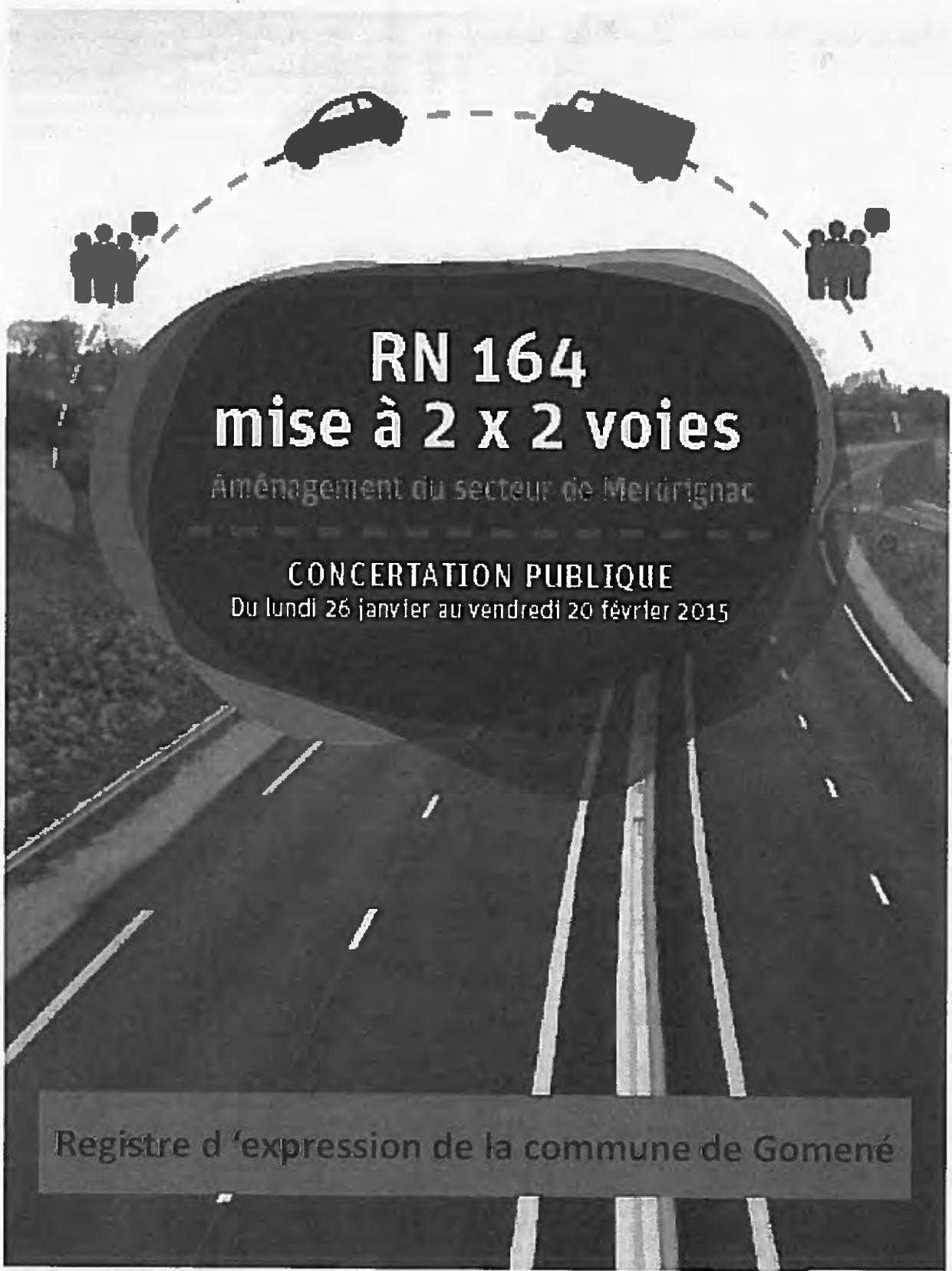
M. GOMI présente le calendrier prévisionnel pour la suite de la concertation avec un bilan prévu vers la mi-2015 indiquant les variantes retenues et les différentes optimisations qui seront apportées suite à certaines remarques émises lors de la concertation. Les variantes retenues seront alors étudiées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

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

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

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

Annexe 9 : Observations portées sur les registres en mairie



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merúgnac

CONCERTATION PUBLIQUE

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015

Registre d'expression de la commune de Gomené



RN164 – Mise à 2x2 voies – Aménagement du secteur de Merdrignac
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

Gomené

Notice d'information :

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.

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 4 communes. Il s'agit de Merdrignac, Trémoré, Gomené et Laurenan.

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.

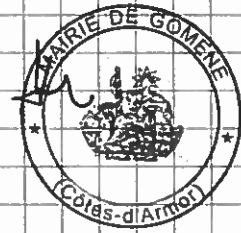
Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

1

joint au présent registre.

- 1° - Délibération du Conseil Municipal de Gomené en date du 17 octobre 2014
- 2° - Carnet de M. le Préfet des Côtes d'Armor en date du 26 novembre 2014
- 3° - Compte rendu de la Réunion publique du 5 février 2015 co-signé par les Maires de GOMENÉ - MESSIGNAC et LAURENAN.

Composé le 6. février 2015



Le Maire,
Mickaël LEVEAU

ARRONDISSEMENT : DINAN
CANTON : MERDRIGNAC

COMMUNE de GOMENE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

DATE CONVOCATION : 08/10/2014

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

NOMBRE de CONSEILLERS :

EN EXERCICE : 15
PRESENTS : 13
VOTANTS : 13

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

Absents excusés : MM. W. LE TENO et O. ROBLET

Secrétaire : Gilles MAUGAIN

TRACE 4 VOIES – SECTEUR MERDRIGNAC
DEMANDE d'un échangeur à la « Croix de l'Étaloir »

Le Maire rappelle au Conseil Municipal le projet de mise en 2 fois 2 voies de la RN 164 entre Merdrignac et Plémet.

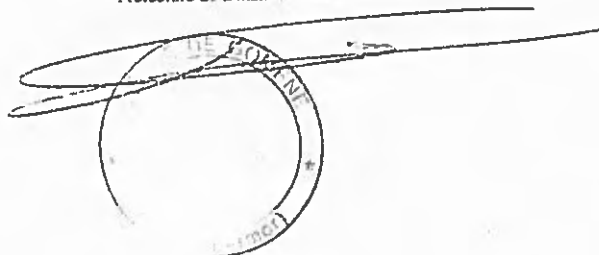
Il précise qu'actuellement aucun échangeur n'est prévu au niveau de « La Croix de l'Étaloir » alors que :

- La voie communale qui part de cet endroit pour rejoindre Gomené en passant par le village de « Saint-Guénéal » est vraisemblablement celle qui dessert le plus notre bourg,
- Le dit village de « Saint-Guénéal » est le plus important de la commune,
- La station-service située à cet endroit est la dernière avant Rennes et emploie une dizaine de salariés et son activité est conditionnée à sa proximité immédiate avec la RN 164

Au vu de ces précisions, le Conseil Municipal demande expressément qu'un échangeur soit construit au niveau du village de « La Croix de l'Étaloir ».

Certifié conforme,
Le MAIRE

Certifiée exécutoire compte tenu de sa
publication et de son envoi en Sous
Préfecture de Dinan le 30 octobre 2014



PREFET DES COTES d'ARMOR

Secrétariat Général
Service de Coordination
de l'action Départementale
SCAD
Mission coordination interministérielle

Saint-Brieuc, le 26 novembre 2014

Affaire suivie par
Laurent CREISMEAS
02 96 62 44 87
laurent.creismas@cotes-darmor.gouv.fr

Monsieur le Maire

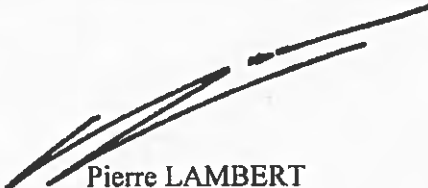
Par courrier du 6 novembre, vous m'avez adressé une délibération de votre conseil municipal sollicitant la réalisation d'un échangeur sur la RN 164 au niveau du village de Saint Guénael.

A ce jour, les projets envisagés dans la perspective de la mise à deux fois deux voies du tronçon concerné, à l'ouest de Merdrignac, ne prévoit pas une telle réalisation, un autre échangeur étant situé à une faible distance.

Cependant, j'ai bien pris en compte l'intérêt d'assurer une bonne desserte de la station service située à cet endroit.

Cette question sera donc abordée directement dans le dossier qui servira de support à la concertation publique lancée à partir de la fin du mois de janvier 2015.

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



Pierre LAMBERT

Monsieur Mickael LEVEAU
Maire de Goméné
Mairie, place du 15 juin 1944

22 230 Goméné

copie Monsieur le Sous – Préfet de Dinan.



MAIRIE
Place du 15 Juin 1944
22230 GOMENÉ
Tél. 02 96 28 42 09
Fax 02 96 26 57 91
mairiegomene@orange.fr

RN 164 – MISE A 2 FOIS 2 VOIES SECTEUR GOMENE/MERDRIGNAC/LAURENAN COMTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 5 FEVRIER

Suite à la réunion de la mise en 2x2 deux voies de la RN 164, où étaient présents des élus de Gomené, Merdrignac et Laurenan, ainsi qu'une partie de la population, les membres présents ont décidé d'opter pour la variante C.

Au cours de cette réunion il a notamment été constaté :

1°) un manque de servitude au lieu-dit de « la croix de l'étaioir »,

C'est pourquoi, une Bretelle de sortie avant le garage de l'étaioir (dans le sens de Merdrignac / Loudéac), ainsi qu'une bretelle d'accès (dans le sens Loudéac/Merdrignac) serait bénéfique pour tout le monde.

Qu'un itinéraire Bis depuis cet échangeur, jusqu'à la « Lande aux chiens » serait le bienvenu puisque cette nouvelle desserte désenclaverait les villages de « la croix l'étaioir / Trémaugon » sur Gomené, ainsi que la « Folie » sur la commune de Laurenan,

3°) le principal accès, actuel, depuis la RN 164 au centre bourg de Gomené pourra être maintenu

Tout cet ensemble permettrait également à l'entreprise Chasseboeuf de continuer sereinement son activité ainsi que le maintien de ses emplois, il apparaît que cette solution faciliterait également la circulation des poids lourds et des machines agricoles qui rencontrent aujourd'hui des difficultés sur les voies communales, qui ne sont pas assez adaptées.

D'autre part ce qui semble incontournable, c'est la création d'un itinéraire Bis démarrant de « la Créonais » et passant au sud de la deux fois deux voies existante jusqu'à l'échangeur de la route d'Illifaut, limitant ainsi la circulation des poids lourds et des machines agricoles, lors des livraisons, des épandages agricoles ainsi que des récoltes.

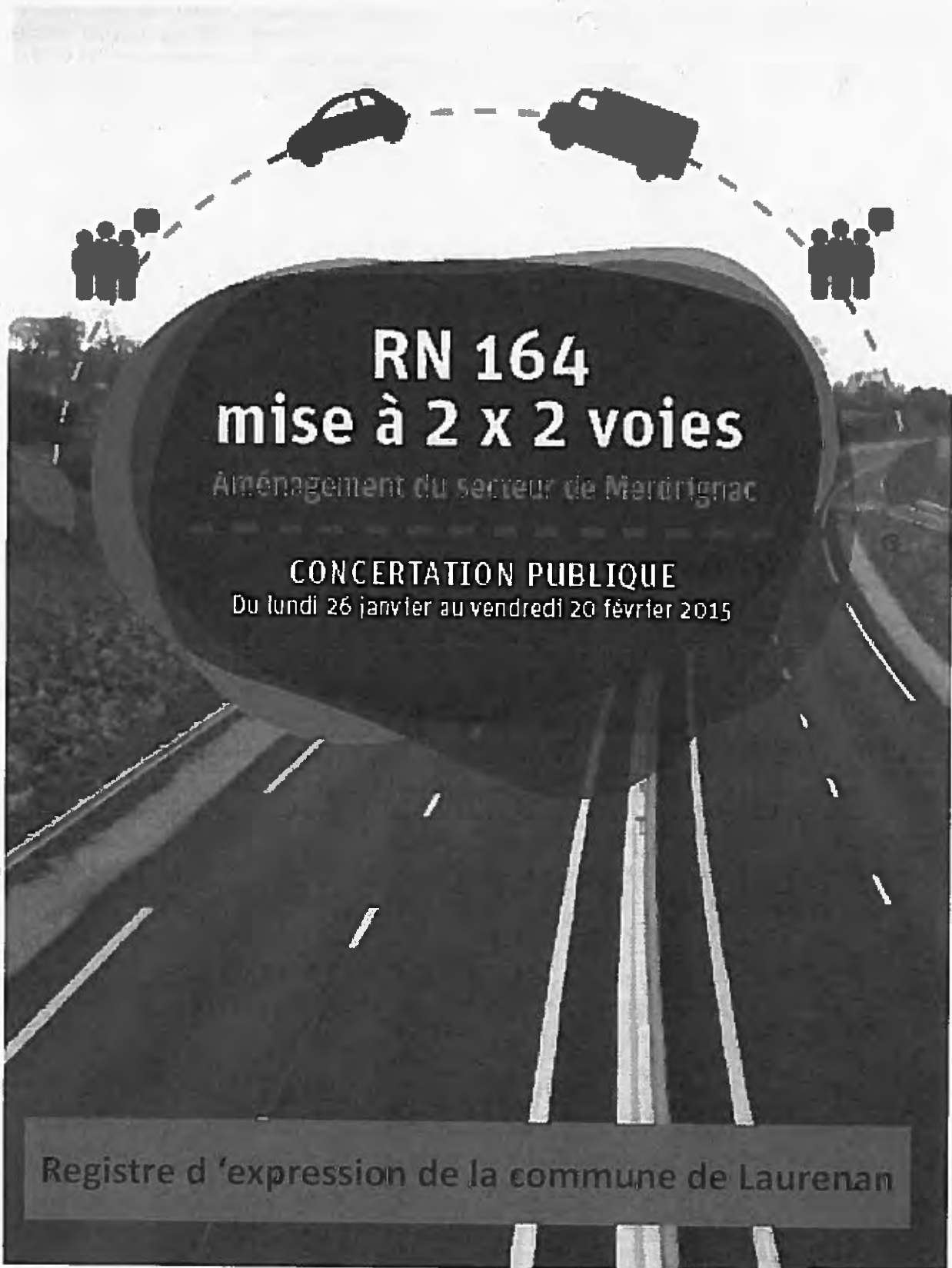
Cette réflexion est tirée du fait que la majorité des agriculteurs sont du côté ouest, alors que les coopératives agricoles et les différents fournisseurs se trouvent dans le secteur de la route d'Illifaut.

Enfin, l'itinéraire de substitution présenté actuellement n'est pas du tout adapté pour la circulation des camions, des engins agricoles du fait qu'il traverse des zones constructibles

Gomené, le 6 février 2015
G. MAUGAIN - Adjoint

*Merdrignac
le 6/2/2015*

*Laurenan le 6 Février 2015
P. Leclercq
J. Faucher*



RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merdrignac

CONCERTATION PUBLIQUE

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015

Registre d'expression de la commune de Laurenan



**RN164 – Mise à 2x2 voies – Aménagement du secteur de Merdrignac
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

Laurenan

Notice d'information :

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.

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 4 communes. Il s'agit de Merdrignac, Trémorel, Goméné et Laurenan.

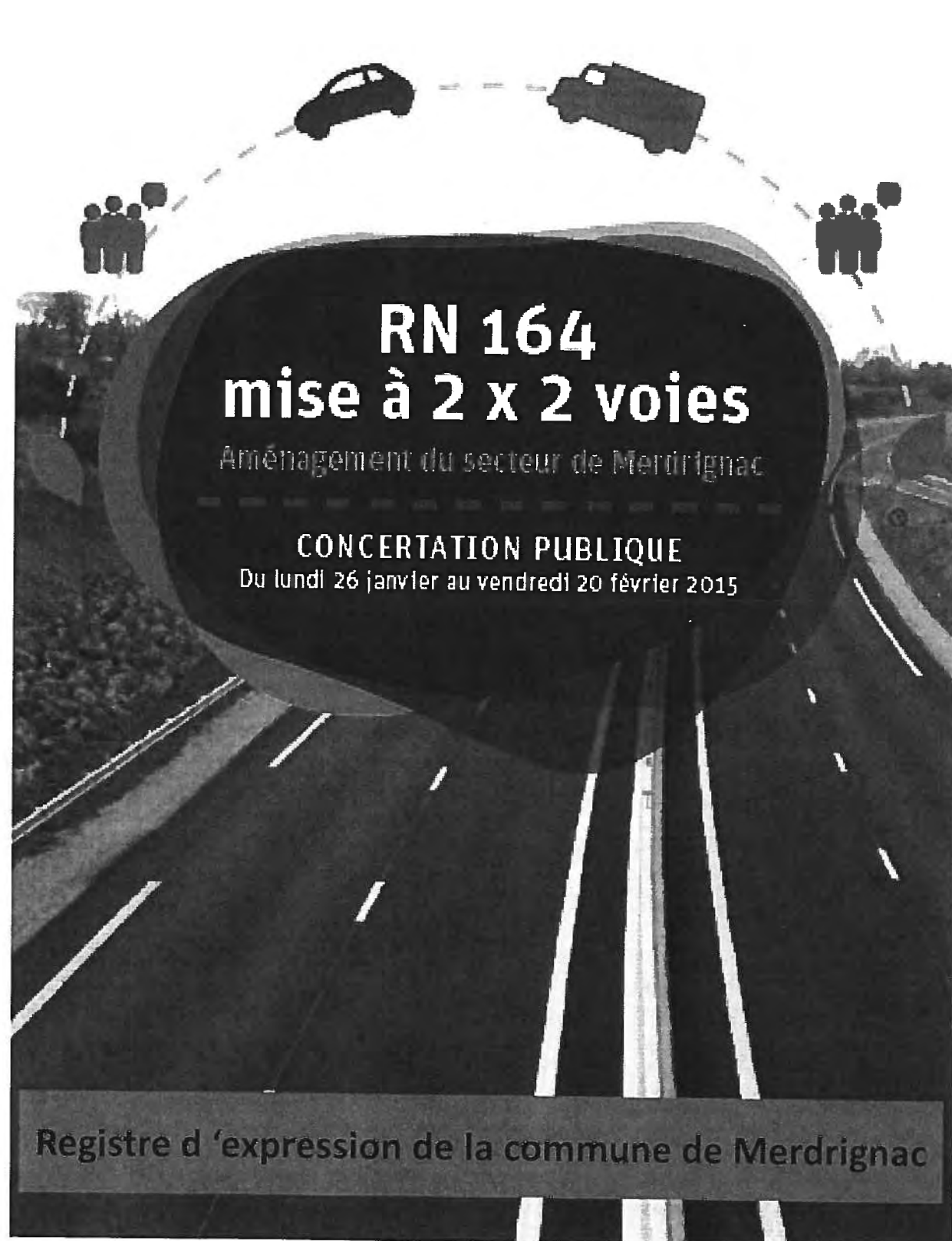
La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

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.



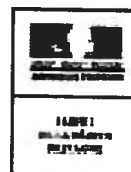
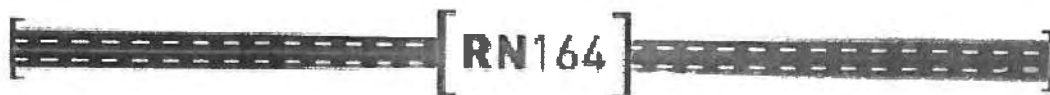
RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merdrignac

CONCERTATION PUBLIQUE

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015

Registre d'expression de la commune de Merdrignac

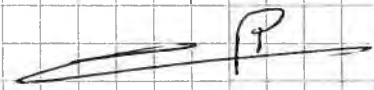


le 27 janvier 2015

M^r Gourdel Paul Beau Soleil. Merdrignac

Je suis concerné par la mise à 2x2 voies coté ouest de Merdrignac.

en ce qui me concerne je serai favorable au tracé "variante C" ce tracé est à mon avis le plus adapté et le moins gênant pour l'environnement.

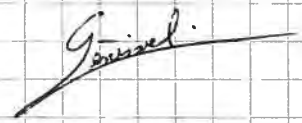


le 29 janvier 2015

M^r GÉNISSEL VINCENT LE FERTIER MERDRIGNAC

Je suis concerné par la mise à 2x2 voies coté ouest de Merdrignac.

En ce qui me concerne, je souhaiterai un mur anti-bruit au niveau du lieu-dit LE FERTIER, je serai plus favorable au tracé "variante A" qui éviterai les principaux hameaux.

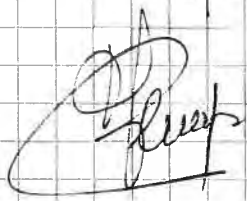


le 3 février 2015

l'indivision LECORPS "Kunwe" Merdrignac.

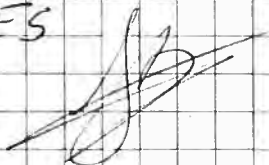
Nous sommes concernées par la mise à 2x2 voies de la RD 166. "Aménagement du secteur ouest"

Nous concernant la variante C serait la mieux adaptée : Elle n'aurait pas d'impact sur les habitations n° 20 de Kunwe et 5 Beau Soleil, ainsi que sur nos terrains boisés en proximité.



le 5 février

M^r Boucthon KENNUE MEUBRIENNE
nous sommes concernés par la 2x2 voies de 164
aménagement ouest et pour la variante C sera la
meux adaptée. Elle aura pas impact sur les Habitations
et nouvelle constructions de KENNUE, de COUPLIN, le CHENE CRÉU
et de nos terrains BOISES



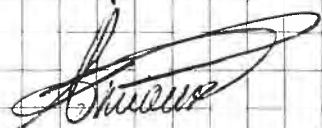
le 06 février

Monsieur Gauthier Damien et Maëlis Baudrenghien
nous sommes concernés par la 2x2 voies de 164
aménagement ouest pour la variante C la variante
adaptée elle aura pas impact sur les Habitation
et nouvelle construction de couplin Beau solo

Gauthier

le 6 Février

Mme Amiaux Colette, le Chêne Creux Perdrigot
Je suis pour le projet C comme il
est établi actuel.
Je suis contre le projet A car ce tracé
passe au pied de ma maison ce qui impactera
des nuisances sonores.



6 FEVRIER

3

M. ROSNIC Jean. Cougle 8 Coeurin HERBRIGNATE

Suis favorable trace variante "C"

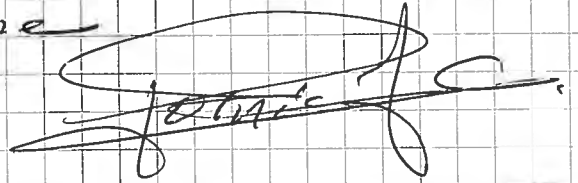
traversant la pièce ZG n°27, dont l'usage fait

propriétaire: M^{me} E. HOUEY Héloïse résidant à

RADBOIS 1600, souhaite cédant cette parcelle

Auxes variante de traçage, la nature dont
jouissent les résidents des hameaux: SOUEPHE,
BEAU. SOLEIL, CHÊNE. CREUX, KERDUE - - -

sans compter activités agricoles nécessaire à
l'entretien faune et flore



6 Février

M^{me} Janet Gisèle 10 Kernaé Sterdignac

Je suis favorable au tracé C fait en étant
propriétaire de foncier sur toutes les variantes.

La variante B est inconcevable vue que ma
maison d'habitation serait anéantie. La variante A,

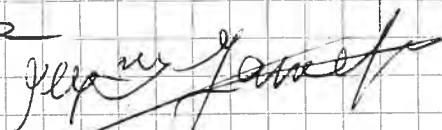
je me situerais en 2 routes avec les vents domi-
nants du tracé A, et fait le foncier que mon

fils et mon petit-fils exploitent au lieu-dit du
Chêne Creux serait coupé en 2, avec l'accès

des parcelles supprimées pour les vaches laitières.

Il ne faut pas oublier que le tracé traverse des zones
humides au niveau de Kernaé ce qui viendrait impacter

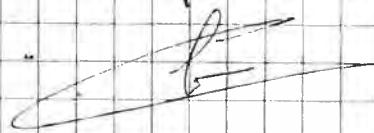
la faune et la flore locale



III. CHASSEBON & CRENAEL - GIGE DE L'ETALON

La Croix de l'Étalon.

Vous n'avez pas pensé à l'accessibilité de mon commerce. Les 3 versions passent devant ou à proximité du garage. Sans aucune possibilité d'y accéder. C'est donc en l'état la mort, à petite feu de mon Activité. 18 heures par Jour 6 jours sur 7 depuis tant d'années. Que vais-je laisser à mes enfants? Les petits commerces disparaissent les uns après les autres. et en plus ces nouveaux aménagements ne font rien pour nous aider. Je ferai donc tout ce qui est en mon pouvoir, pour avoir un accès à cet axe.

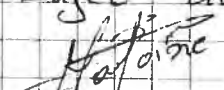


M^r BENOIST DIDIER demeurant à Conzeplin
directement impliqué dans le projet A. Agent constructeur
à maison il y a peu, je suis contre le projet A et
suis favorable au projet C - pour garder tous les
avantages de la vie à la campagne

M^r et M^{me} MORFOISSE Michel.
29, 31 Rue du Hanoir du Vieux Bourg.

- Nous sommes surpris par ses nouveaux tracés, étant donné que nous avons construit deux habitations dont une pour notre retraite à cette époque le tracé était la 4 Bis.

Esperons que vous allez faire le nécessaire pour nous protéger de la vue et du bruit étant donné que la 4 voie sera surélevée devant chez nous.
Et nous sommes inquiet au sujet du pont supérieur de la route existante.



Dr WAJY
Dr BANNON

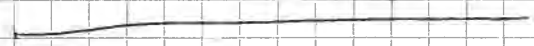
/ Section OUEST
Le champ visé.

Pieri d'avoir le soucis de l'économie
afin de ne pas encore alourdir nos impôts
Les itinéraires existants sont apparemment
parmi les moins coûteux et impactent
moins les terres agricoles qui représentent
l'essentiel car la base de notre
filière agroalimentaire.

Pieri d'in tenir compte.

M. J. CHIFFRE de ST LAURENCE
parcours des sur cités.

Le comité de défense des quartiers ouest
de Mérégnac (R.D.6) souhaite que l'on tienne compte
de leur demande de contournement des axes
fréquentés par un trafic de poids lourds
extrêmement important 600-700 jours sans compter
le reste avec toutes les nuisances qui vont avec.
On pourrait inclure une sortie pour ces poids lourds
sans passer juste devant de nombreuses habitations.
Les élus sont restés sourds à toutes les demandes
Il existe des lettres de 1994...



M^r M^{me} Thebault
des Gauthaies Mendiograc
Section Est

Nous habitons les Gauthaies
et nous sommes pour le tracé Variante 1, Voir
Variante 1bis.

Sur la Variante 4, on l'éloignant du
Panneau, des Gauthaies, le Plus Possible.
Nous rejetons la Variante 2 et 3. Pour
nous milieux Humain, c'est impensable
Cela passait juste devant notre entrée et
A moins de 40m de Notre Habitation.

Si il y a un projet en Forêt, Demière chez nous
A condition qu'il passe a plus de 100 m de
notre terrain -

~~Thebault.~~

M^r et M^{me} Paul Jamet
le chêne de lande Mendiograc

Nous sommes pour la variante 1 ou 1 Bis
Variante 2 dévastatrice d'Humains (Habitations)
+ Voies Verte - faune - flore par la route de substitution
Variante 4 Dévastatrice de 2 maisons + environnement
voie verte - faune flore ect ..

Jamet

Traité Côte Est du Pardignac

Nous, agriculteurs et riverains, nous nous sommes concertés au vu des différentes variantes proposées.

Nous sommes arrivés à un accord consensuel sur une variante.

Il s'agit de la variante 4 améliorée avec une modification du tracé au niveau des Gautrais. Le Traité passerait au nord des Gautrais (derrière la voie verte) et retrapperait dans la forêt la variante 4 côté sud de la nationale actuelle afin de protéger le bout du bois.

Le traité protégerait les agriculteurs et l'aspect humain.

M^{me} SOULABAIL Celine
11 Les Gautrais
Pardignac

M^r Duclos J. Marie
Le bout du Bois
Pardignac

LERIN Aline
EARL CRILLAN
Pardignac

LERIN Aude
Champs Levés
TRÉMERD

LERIN Pascal
Crillan Pardignac

SAVARY Danièle
Crillan
Pardignac

Requies Michel
Le Bout du Bois
Pardignac

Pierre CARBE
Les Gautrais
Pardignac

Dudoué Claude

M^{me} ANBEE
Tête de Pardignac
Tribune CCAT

DELALANDE René
Tremard

JONES Valérie

LABBE Loïc

4, le Bout du Bois

LERIN Marc
Les Champs Levés
Tremard

M^{me} Paillet Annie
La Croix du Talain
Eggené

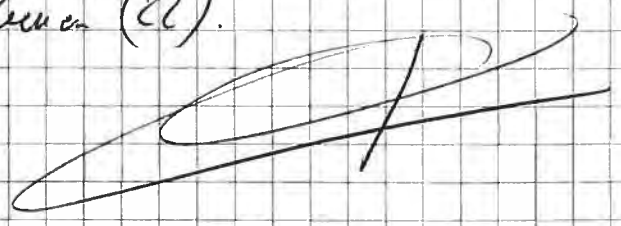
Je suis pour la variante C mais la route
de substitution est trop proche de l'habitation
ou je demande le rachat de ma maison.

Paillet

M^{me} David Pascal 5 rue de la fontaine 22230 Pledegrec
Propriétaire sur Eggené au bord de mer / plage
Variante C.

Je suis pour la variante "C", plus respectueuse
de l'environnement et des exploitations
agricoles et des habitations.

Deuxième un garage de l'étable en l'abandonnant
comme à l'heure de ce jour et de venir
Favoriser l'essor local, certainement, il
n'y aura plus de station-service sur 150 km
en allant vers Brest (22).



M. Loïc L'ABBÉ -

9

4, le bout de bois -

Je adhère à la variante 4 à condition qu'elle soit modifiée par un tracé passant au nord des Centrais -

Par ailleurs, je constate que la variante 1 traverse mon terrain (A hauteur des 'x' accès fermés) plaçant mon habitation à 50 mètres de l'ouvrage. Sachant que le terrain situé dessous appartient à une collectivité territoriale, il me semble légitime d'espérer, le cas échéant, une très sensible modification du tracé afin d'épargner une partie de mon terrain. Cette option me placerait ainsi en dehors de la bande de 100 m.

M. Theo Saint Cyrille et M. Brihat Céline
ainsi que Hamon et Sola

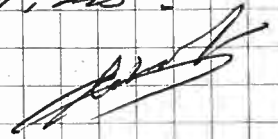
Kersmeur N°24

22230 Verdun-sur-

Je suis concerné par la variante A. Je trouve que cette variante est très mauvaise par rapport à l'environnement (zone humide 2H 73 marécage, mare ... ainsi que la parcelle 2H 82 papyrus, fontaine 2H 75 (B) fontaine "Dau" plantation de saule) ainsi que l'installation de chêne creux 2H 73, refuge de pic épique, si Helle ... - Au nord de zone agricole d'ample de zone agricole fertile 2H 76, 2H 80, 136 exploitées par M. et Mme Saint (installation de leur fils)

ainsi que d'autres Traces de l'exploitation (Comptoirs¹⁰
même axes), c'est l'économie de notre Commune...
Au point de vue humain, nous sommes concernés par le
point de vue direct sur la 4x4 A ZH 73
ainsi que les habitants de Guepelin (nouvelles
constructions) et même ceux des domaines
Sud Ouest (Breit).

Je pense que la variante C (tracé historique) serait
la moins pénalisante que ce soit sur l'environnement,
l'agriculture et surtout les habitations.



Vendredi 13 Février 2015

M^{me} DARTOIS Anna et M^r DARTOIS Serge.

5, Le Fertier 22230 MERDRIGNAC
(Côté OUEST).

- Nous sommes pour la seconde fois livrés
au choix de l'état pour cette mise en
2x2 voies de la RN 164 -

- En effet, nous avons été complètement
trompé en 1983, lors de la décision
du contournement de Merdrignac avec
la rocade qui existe actuellement.

- Je tiens à préciser que notre maison
est à une distance d'une dizaine de
mètres de l'actuelle rocade.

- En conséquence, je soutiens particulièrement
(la variante A) qui en fin pourrait
nous soulager du Bruit des véhicules.

- Sans compter la perte de la valeur immobilière de notre maison désormais!

- Je souhaite aussi un mur anti bruit efficace pour l'avenir -

- Nous souhaitons une étude de votre part, sur le dédommagement des contraintes sur ce projet, de la mise en 2x2 ~~voies~~ voies, vis à vis de notre maison!

Amable

ARTIST André Francette Guillaume GAEC du Chêne Creux 14 Février 2015

Le tracé B, humanement n'est pas envisageable, au niveau de Kernue, vous avasez la maison de ma mère en doublant la 2x2 voies. Vous passez au niveau de Beau Soleil en avasant une deuxième maison, en passant en façade de 4 maisons au ras de celles-ci et en gagnant de 4 maisons, c'est à exclure totalement.

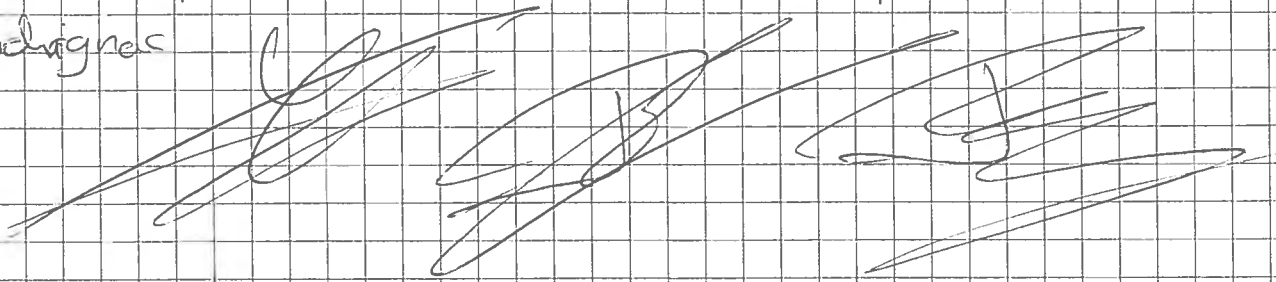
Pour le tracé A, vous partez de Kernue, vous mettez ma mère entre 2 routes qui a subi e. toute sa vie avec mon père décédé aujourd'hui et avec mes 3 frères et sœurs, et moi-même cette route existant bruit, trafic, accidents fréquents, et aujourd'hui remorques qui se décrochent derrière la maison par un dos d'âne créé. Sur ce tracé A jusqu'à la Croix d'Éclair, vous ne coupez en 2. 11 parcelles, je suis producteur de lait en vaches laitières, mes vaches vont à pied dans le parcellaire. La production est à majorité herbe au pâturage. Au 1er Janvier 2015, mon fils s'installe en GAEC avec moi, et ma femme. Une stabulation doit commencer dans ce courant Février. Je redemande un projet conséquent financièrement sans reprise de foncier, donc il est hors de question de monter

du hémicercle de la côté de 'le Chêne Vieux'. Quand nous arrivons
au Chêne Vieux, vous passez à quelques mètres de ma maison
l'habitation, et du site d'exploitation. J'ai en production avec
3 VTH du lait, de la viande, et des poules 'futurs reproducteurs'
'grands parents', élevage sous grande protection sanitaire.
Il est hors de question qu'il y ait un trafic de camions et
voitures, à quelques dizaines de mètres de mon portail,
sinon je perd mon contrat de travail, vu que les normes
sanitaires ne seront pas respectées par l'environnement créé.
Je viens juste de réinvestir dans cette production, déjà
subi beaucoup d'écarts dans cette production (larguer par Pascal
l'a 2 ans et demi). Et arrivons à Kermeré sur Gomené
en cas de stabulation à Pascal Rocaboy qui est installé
en robot de traite avec son unique parcelle à pied pour
ses vaches, c'est hors de question pour lui. Pour ce qui est
des vents dominants pour les résidents de Coueples, c'est
impossible pour eux d'être dans le bruit comme pour nous,
surtout que ce village est en zone constructible. De plus,
vous supprimez le pont de 'les Champs Robillard' au Fertier,
d'où que cette route est très fréquentée, à pied, à vélo,
tracteur, voitures par ce village, la Villa Es Goureaux, Constant
la Barre, les Clardaux en Gomené.

Nous arrivons au tracé C, il est le plus cohérent, ne touche
pas de maisons sauf Kermeré (Trer Rue Malard (en limite)
et à la Métairie Neuve' où il faudra faire des aménagements
pour le bruit. Au niveau de la route Beau Soleil - Trébede, le
pont prévu est impératif à la traversée du projet C. Au niveau
de 'le Chêne Vieux', limite Gomené - Penningas, il faudra un
boulevard assez haut et large pour passer un tracteur et une

bonne à eau. C'est à ce niveau que j'ai le parcellaire (13) herbe pour mes génisses de l'élevage déjà en place par rapport à la route nationale 166 d'aujourd'hui. Il faudra pouvoir passer l'usage d'eau, fil de clôture électrique, sous ce bétail, écoulement d'eau. Dans ce secteur, il y a beaucoup de traversée de gibier sauvage : biches, chevreuils, sangliers, d'où de nombreux accidents non répertoriés sur ce tronçon et chemins ruraux, pour les routes de substitution, sur le tracé C : Pour la portion La Croix d'Étaloir - Kermeé, il sera pris l'actuelle nationale. Il faut penser que tout Laurentais, une partie de Gomené passe par cette route pour aller à la Coop en livraison céréales, recherche d'agrofournitures, ou aller chez le mécanicien agricole, livraison camions d'aliments, de bétail, etc. - Pour le tracé La Croix d'Étaloir - Laurentais, il faut longer la 2x2 voies d'aujourd'hui, il y a presque tout le long l'ancienne nationale ou des terrasses non-exploitées. Pour la Créonnais à aller sur la route Herdrignac - Fléviac, soit utiliser la route de la Bardadière ce en créer une le long de la 2x2 voies existante. De cette voie route à aller sur la route d'Iliffant, créer une route en parallèle de la 2x2 Voies jusqu'à la racine, passer au Sud de Volvras, reprendre un chemin existant à gauche en le passant en route pour sortir sur la route d'Iliffant. Pour tous les tracés, il ne faut oublier qu'il y aura du bétail à reprendre pour les routes de substitution, il y a 1 hectare en réserve foncière du côté ouest de Herdrignac. Dans tous les tracés proposés, je perds du foncier, j'en suis conscient, il faudra une compensation en surface pour le parcellaire perdue (réserve foncière) Je suis né à Kermeé, près Herdrignac, j'ai toujours vécu dans l'insécurité de cette route, contraintes de

travaux. Il faut créer un tracé cohérent pour tout le (16)
ronde, en touchant le moins de personnes possible.
Il faut toujours conserver le port de "les Champs Robillard"
au Fertier, il y a des logements à "les Champs Robillard", la
ville Es Garcaux, Contensuët, la Barre, les Clairiaux en Gironde
avec enfants, personnes âgées qui se déplacent en vélo,
donc ne pas rallonger la distance pour aller au centre de
Herdrignac



M^r FAUCON Jean-Jacques

M^{me} ROLLILLAC Maryse

2^e Maison Neuve - HERDRIGNAC

Section Ouest.

le 17/02/2015.

Nous sommes en bordure de la RN 164 en dessous de
la "Métairie Neuve". Nous ne voulons pas le doublement
de la route actuelle.

La variante C nous semble la plus appropriée car elle
limite l'impact sur l'activité agricole et l'environnement
par rapport à la variante A.

A fin de limiter les nuisances sonores et visuelles, nous
souhaitons qu'il soit construit de part et d'autre des
merlons de terre; et le changement des ouvertures
de notre habitation.

~~Faucon~~

M^{re} et M^{me} Satoche Pierre
1 Le Fertier 22230 Merdrignac

Souhaitons aménagement pour nuisances sonores pour profiter de nos veranda et bars ouverts.

~~Satoche~~

Aménagement de la partie Ouest c'est la variante C la plus souhaitable ce qui ne gênera en rien le Chêne, leaux ni les champs de lillards

~~Satoche~~

M^{me} Raffey Edith

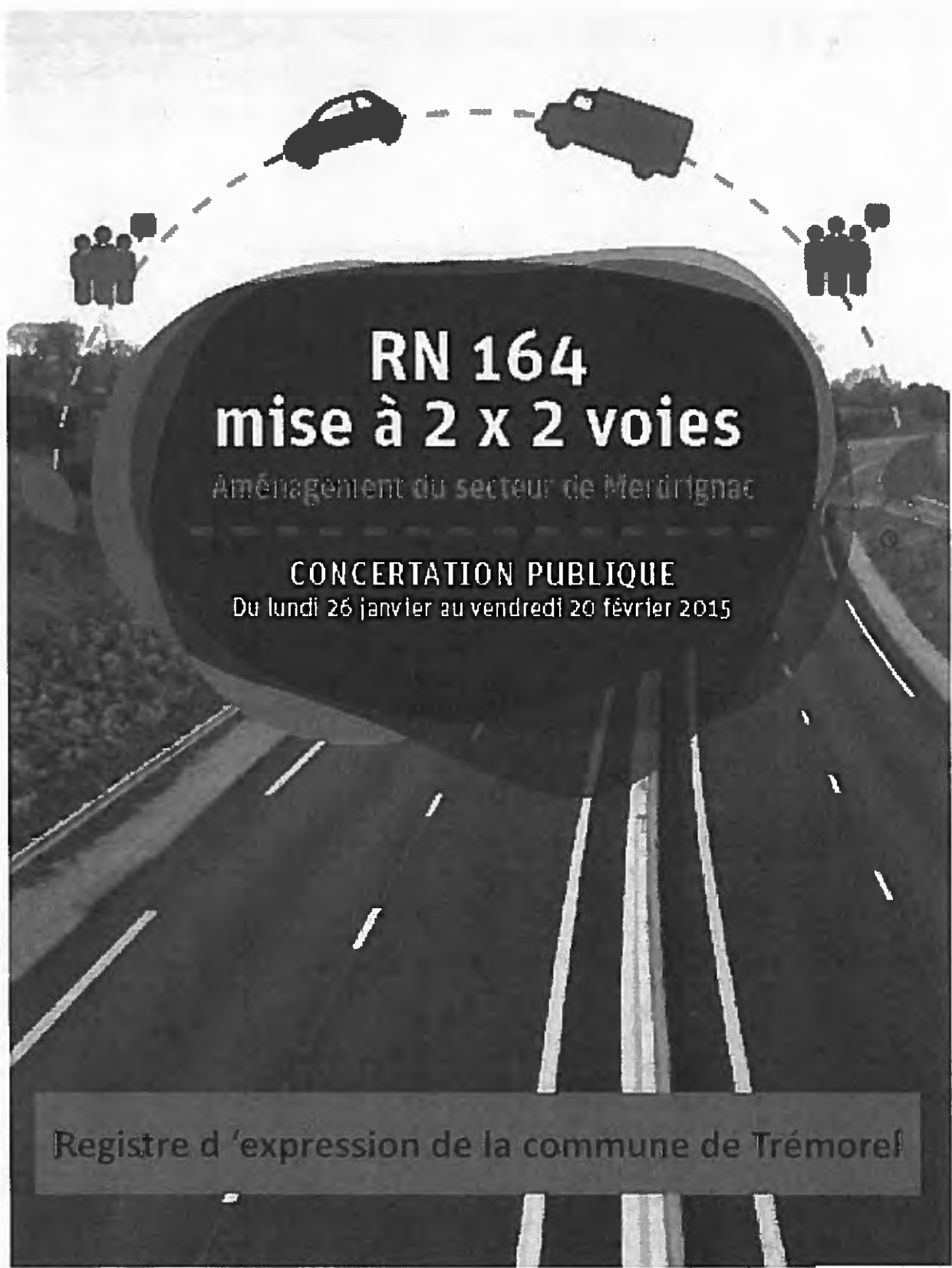
4 Maison Neuve Merdrignac

Nous sommes en bordure de la RN 164 en dessous de la Mitaine neuve et nous et fin de limiter les nuisances sonores Nous souhaitons qu'il soit construit de part et d'autre des merlons de terres, et de changement des ouvertures de notre habitation

~~R~~

David GESRED, gérant du garage MTT Aube, S'ai fait le choix d'investir a Merdrignac il y a 8 ans en bordure de la RN164, c'est emplacement etab primordial pour notre activité commerciale, si nous nous

retrouverions sans cet emplacement "commercial" le
devenir de l'entreprise serait en péril, sans solution
d'échange de terrain, nous n'aurons plus d'intérêt de rester
à Merdrignac et de concrétiser des projets de
développement à court terme



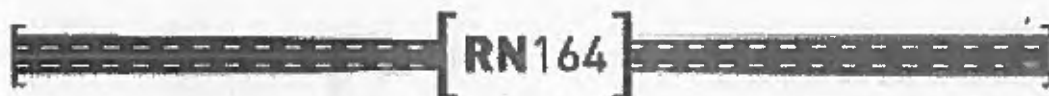
RN 164 mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Merdrignac

CONCERTATION PUBLIQUE

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015

Registre d'expression de la commune de Trémoré



**RN164 – Mise à 2x2 voies – Aménagement du secteur de Merdrignac
Concertation Publique**

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

Trémorel

Notice d'information :

Du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.

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 4 communes. Il s'agit de Merdrignac, Trémorel, Goméné et Laurenan.

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 : Mails et courriers reçus

Sujet: Tr: Demande suite à projet 2X2 voies - Merdrignac 22

De : "DREAL Bretagne (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Bretagne) emis par LE CHAUX Nathalie (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/DIR" <nathalie.le-chaux.-dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 10/03/2015 09:10

Pour : "DREAL Bretagne/IST (Service Infrastructures Sécurité Transports)" <ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

REÇU LE
10 MARS 2015
DREAL/IST

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

Return-Path: <p.manuel@clm-avocats.com>
 Received: from ([unix socket]) by am1-01 (Cyrus v2.4.16-Debian-2.4.16-4+deb7u2) with LMTPA; Mon, 09 Mar 2015 14:10:57 +0100
 X-Sieve: CMU Sieve 2.4
 X-Remise-Pamela: v1.4.1; le 09/03/2015 14:10:57; + mdf=0; lda=1; ea=0; eab=0; fdv=0; + from original: "Paula Manuel" <p.manuel@clm-avocats.com>
 Received: from reltranet-03.ac.melanie2.i2 (reltranet-03.ac.melanie2.i2 [10.167.128.51]) (using TLSv1.2 with cipher AECDH-AES256-SHA (256/256 bits)) (No client certificate requested) by amelie-01.ac.melanie2.i2 (Postfix) with ESMTPS id 3A59E1AA0095 for <dreal-bretagne%developpement-durable.gouv.fr@amelie-01.ac.melanie2.i2>; Mon, 9 Mar 2015 14:10:57 +0100 (CET)
 Received: from localhost (localhost [127.0.0.1]) by reltranet-03.ac.melanie2.i2 (Postfix) with ESMTTP id 2DC673C4071 for <dreal-bretagne%developpement-durable.gouv.fr@amelie-01.ac.melanie2.i2>; Mon, 9 Mar 2015 14:10:55 +0100 (CET)
 X-Virus-Scanned: Scan at equipement.gouv.fr
 X-decod-Pamela: v1.0.0; le 09/03/2015 14:10:56; + mdf=0; lda=1; ea=0; eab=0; fdv=0;
 Received: from reltranet-03.ac.melanie2.i2 ([127.0.0.1]) by localhost (reltranet-03.csac.melanie2.i2 [127.0.0.1]) (amavisd-new, port 10024) with LMTP id BV2ZQ1DgS87t for <dreal-bretagne%developpement-durable.gouv.fr@amelie-01.ac.melanie2.i2>; Mon, 9 Mar 2015 14:10:54 +0100 (CET)
 Received: from reltinternet-02.equipement.gouv.fr (reltinternet-02.csac.melanie2.i2 [10.167.126.14]) (using TLSv1.2 with cipher ECDHE-RSA-AES256-GCM-SHA384 (256/256 bits)) (Client CN "reltinternet-01.csac.melanie2.i2", Issuer "AC Serveurs - Secteur public developpement durable" (not verified)) by reltranet-03.ac.melanie2.i2 (Postfix) with ESMTPS id C403F3C4064 for <DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr>; Mon, 9 Mar 2015 14:10:53 +0100 (CET)
 Received: from localhost (localhost [127.0.0.1]) by reltinternet-02.equipement.gouv.fr (Postfix) with ESMTTP id 7E9D070C192 for <DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr>; Mon, 9 Mar 2015 14:10:53 +0100 (CET)
 X-Spam-Flag: NO
 X-Spam-Score: -1.588
 X-Spam-Level:
 X-Spam-Status: No, score=-1.588 tagged_above=-999.9 required=4 tests=[BAYES_00=-1.9, HTML_MESSAGE=0.001, MSGID_MULTIPLE_AT=1, RCVD_IN_DNSWL_LOW=-0.7, T_REMOTE_IMAGE=0.01, URIBL_BLOCKED=0.001] autolearn=no
 Received: from reltinternet-02.equipement.gouv.fr ([127.0.0.1]) by localhost (reltinternet-02.csac.melanie2.i2 [127.0.0.1]) (amavisd-new, port 10024) with LMTP id rBVPNgM4bOvV for <DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr>; Mon, 9 Mar 2015 14:10:44

+0100 (CET)
Received-SPF: None (no SPF record) identity=mailfrom;
client-ip=212.27.42.10; helo=smtpfb2-g21.free.fr;
envelope-from=p.manuel@clm-avocats.com
Received: from smtpfb2-g21.free.fr (smtpfb2-g21.free.fr [212.27.42.10])
by relinternet-02.equipement.gouv.fr (Postfix) with ESMTP id 8BDC470C191
for <DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr>; Mon, 9 Mar 2015
14:10:38 +0100 (CET)
Received: from smtp6-g21.free.fr (smtp6-g21.free.fr [212.27.42.6]) by
smtpfb2-g21.free.fr (Postfix) with ESMTP id BE691D1A25F for
<DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr>; Mon, 9 Mar 2015 14:01:29
+0100 (CET)
Received: from PCdePaula (unknown [82.229.236.164]) by
smtp6-g21.free.fr (Postfix) with ESMTP id 0C102822F6; Mon, 9 Mar 2015
14:00:17 +0100 (CET)
From: > Paula Manuel (par Internet) <p.manuel@clm-avocats.com>
X-mineqOrigine: par Internet
Reply-to: Paula Manuel <p.manuel@clm-avocats.com>
To: <DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Cc: 'DELALANDE Christophe' <c.delalande@evesa.fr>
Subject: Demande suite à projet 2X2 voies - Merdrignac 22
Date: Mon, 9 Mar 2015 14:00:55 +0100
Message-ID: <006101d05a69\$14ec22b0\$3ec46810\$@manuel@clm-avocats.com>
MIME-Version: 1.0
Content-Type: multipart/mixed;
boundary="-----_NextPart_000_0062_01D05A71.76B08AB0"
X-Priority: 1 (Highest)
X-MSMail-Priority: High
X-Mailer: Microsoft Office Outlook 12.0
Thread-Index: AdBaaROYX602QmkFSp+f/bQKvxhXAQ==
Content-Language: fr
Importance: High
X-Antivirus: avast! (VPS 150309-0, 09/03/2015), Outbound message
X-Antivirus-Status: Clean

Madame, Monsieur,

Je vous prie de trouver en pièce jointe la lettre de M. Delalande René.

Bonne réception.

Paula Manuel

Avocat au Barreau de Paris

256, rue de Vaugirard - 75015 PARIS - Toque : B0146

Tél. : 01 76 70 45 82

Fax : 09 59 16 28 78

/interphone : COTTERET- LEMEUR-MANUEL/

/2ème étage/

/Métro : Vaugirard/

Mr et Mme DELALANDE

Lesierhen.

Perdignac

Messieurs

Suite au projet 2x2 voies, en temps que riverains il m'appartient de vous donner les points précis pour cette mise en oeuvre, qui me semble aujourd'hui le moment d'être communiqué.

A savoir, si il y avait rupture ou pas de voie communale, je souhaite que le chemin d'exploitation actuel, passant entre mes deux maisons et celle de Mr Toneli soit reporté dans ma parcelle b n°75 et a b71. ces parcelles dont je suis le Propriétaire, ainsi que la Parcelle a 1 a 6 et 8 aussi. Ceci nous éviterais un passage important de Matériel agricole de grande largeur, dont je suis contraint à enlever et remettre les Piquets de clôture pour faire passer une Roue sur la Pelouse.

il me semble que la création du Nouveau Passage souligné de pointilles Rouges aurait presque la même superficie

J'espère que tous ces points détaillés vous apporteront satisfaction. Je vous en remercie d'avance

J. Delalande

PLAN CADASTRAL

MERDRIGNAC section: Y1

ECHELLE: 1/2000

Passage très Réduit en l'yo

Les énormes engins Agricole, Remorque
moissonneuse et Bien d'autres engins
de Travail du sol me cause problème
Je suis obligé d'enlever mes
piquets de clôtures ou des fois
ils les arrache.

*Ruisseau Danger Pour
les engins*

Problème

Lesserheu

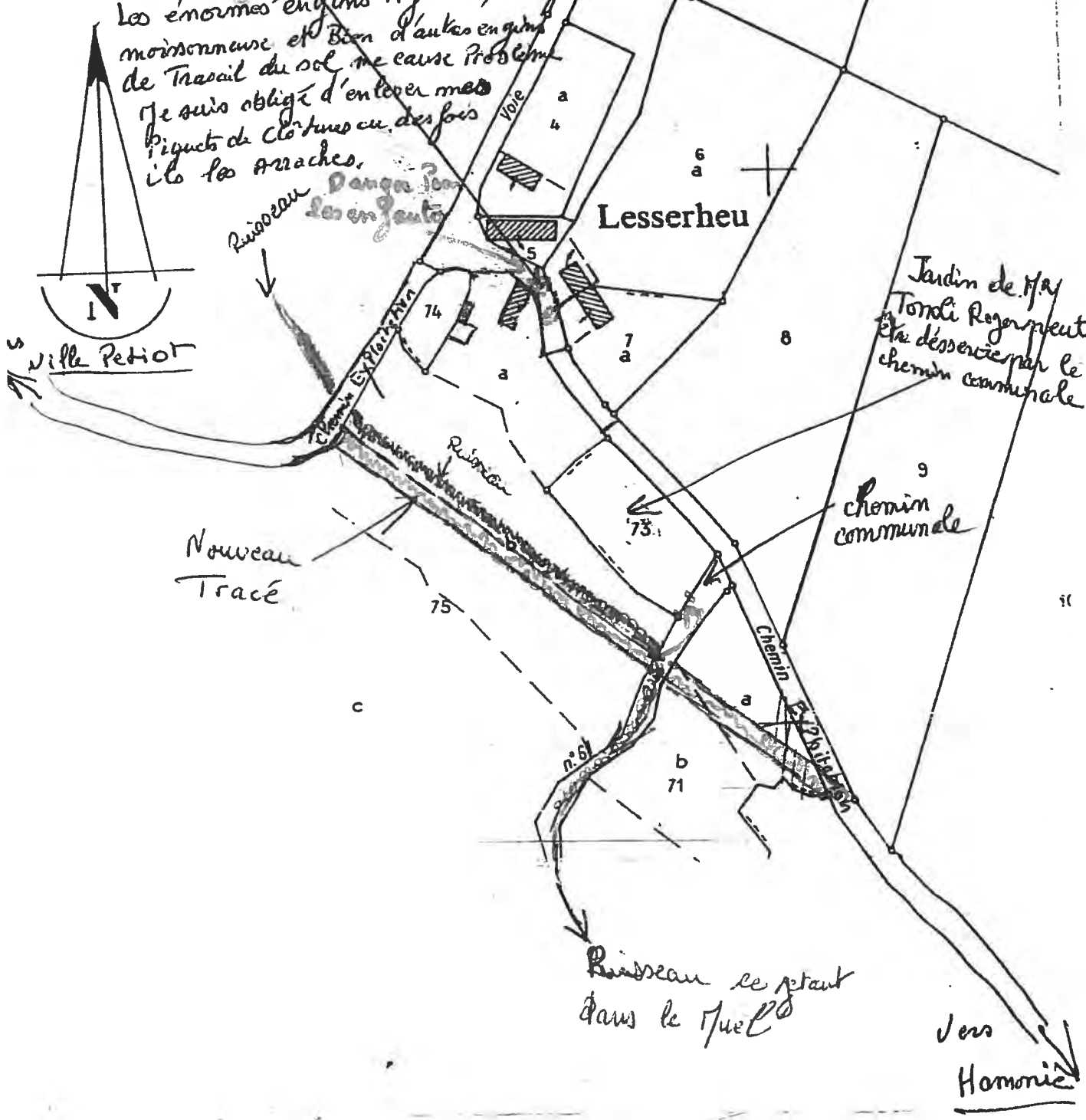
Jardin de M. J
Tombé Roger peut
être desservi par le
chemin communale

chemin
communale

Nouveau
Tracé

*Ruisseau se ptant
dans le quel*

Jers
Homonic



Monsieur

M. MEANCE ALphonse

44 Rue du Manoir du V. Bouwy

2230 MERDRIGNAN

A

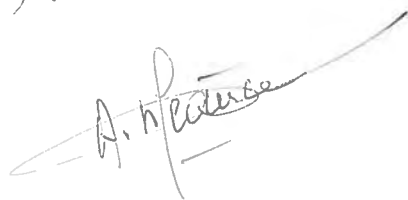
Monsieur le représentant de la DREAL

Nous sommes propriétaires d'une maison d'habitation construite sur un terrain cadastré n. w. 67 et 68, le terrain longe la Déviation de MERDRIGNAN sur 145^m, 50, vu le nombre de poids lourds nous subissons déjà des nuisances sonores.

Nous espérons que la future mise à 2x2 voies part de l'échangeur de la Ville Hubeau soit la variante N^o 1 celle qui était prévue il y a quelque temps déjà!

Si ce tracé n'est pas retenu, nous risquons de voir la future Déviation se rapprocher d'avantage de chez nous et donc de nous apporter des nuisances supplémentaires. Dans ce cas il nous apparaît utile qu'il soit construit un mur anti-bruit pour éviter au maximum ces nuisances.

Nous souhaitons et espérons que vous tiendrez compte de cette suggestion.



P.S. Copie à M^{me} LE MAIRE, Conseil Général de MERDRIGNAN.



MAIRIE
Place du 15 Juin 1944
22230 GOMENÉ
Tél. 02 96 28 42 09
Fax 02 96 26 57 91
mairiegomene@orange.fr

RN 164 – MISE A 2 FOIS 2 VOIES SECTEUR GOMENE/MERDRIGNAN/LAURENAN

COMTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 5 FEVRIER

Suite à la réunion de la mise en 2x2 deux voies de la RN 164, où étaient présents des élus de Gomené, Merdrignac et Laurenan, ainsi qu'une partie de la population, les membres présents ont décidé d'opter pour la variante C.

Au cours de cette réunion il a notamment été constaté :

1°) un manque de servitude au lieu-dit de « la croix de l'étaioir »,

C'est pourquoi, une Bretelle de sortie avant le garage de l'étaioir (dans le sens de Merdrignac / Loudéac), ainsi qu'une bretelle d'accès (dans le sens Loudéac/Merdrignac) serait bénéfique pour tout le monde.

Qu'un itinéraire Bis depuis cet échangeur, jusqu'à la « Lande aux chiens » serait le bienvenu puisque cette nouvelle desserte désenclaverait les villages de « la croix l'étaioir / Trémaugon » sur Gomené, ainsi que la « Folie » sur la commune de Laurenan,

3°) le principal accès, actuel, depuis la RN 164 au centre bourg de Gomené pourra être maintenu

Tout cet ensemble permettrait également à l'entreprise Chasseboeuf de continuer sereinement son activité ainsi que le maintien de ses emplois, il apparaît que cette solution faciliterait également la circulation des poids lourds et des machines agricoles qui rencontrent aujourd'hui des difficultés sur les voies communales, qui ne sont pas assez adaptées.

D'autre part ce qui semble incontournable, c'est la création d'un itinéraire Bis démarrant de « la Créonais » et passant au sud de la deux fois deux voies existante jusqu'à l'échangeur de la route d'Illifaut, limitant ainsi la circulation des poids lourds et des machines agricoles, lors des livraisons, des épandages agricoles ainsi que des récoltes.

Cette réflexion est tirée du fait que la majorité des agriculteurs sont du côté ouest, alors que les coopératives agricoles et les différents fournisseurs se trouvent dans le secteur de la route d'Illifaut.

Enfin, l'itinéraire de substitution présenté actuellement n'est pas du tout adapté pour la circulation des camions, des engins agricoles du fait qu'il traverse des zones constructibles

Gomené, le 6 février 2015
G. MAUGAIN - Adjoint



*Merdrignac
le 6/2/2015*

[Signature]
Président
Mairie
ECLAIR

*Laurenan, le 6 février 2015
P. Leclercq & J. Jacques*

le Reg

S -

ch

gre

ns

le

er

d

les

Bo

eu

jon

ar

lus

an

de fo

te

qu

g

EE

ans

par

les

lus

y

re

Madame HAMPE Simone

14 La Cariais

22230 MERDRIGNAC

Aménagement de la RN164 Secteur de Merdrignac -Section Est .

Le 05 Février 2015

Je réside au 14 du lieu- dit La Cariais et les variantes 1 et 1 bis vont passer sur des terres agricoles que je loue et qui sont dans la continuité de mon jardin.

La location de ces terres constitue un complément de revenu important pour mon budget et j'ai mis toutes mes économies dans la rénovation de cette maison pour ma retraite.

En plus de la perte financière importante que ces 2 variantes engendrent, l'impact sur ma vie au quotidien sera très préjudiciable.

J'habite aujourd'hui à la campagne et je devrai vivre demain au bord d'une 2*2 voies.

L'impact au niveau humain sera donc très important contrairement à ce qui est spécifié dans votre plaquette et ce, pour toutes les habitations qui vont se retrouver le long de ces tracés (1 et 1 bis) !

J'espère que mon courrier retiendra toute votre attention et saura vous faire comprendre ma grande inquiétude.

MERDRIGNAC LE 11 FEVRIER 2015

MONSIEUR PAUL JAMET
7 LE CHENE DE LA LANDE
22230 MERDRIGNAC

REÇU LE
12 FEV. 2015
DREAL/IST

MONSIEUR PIERRE ALEXANDRE POIVRE
DREAL
10 RUE MAURICE FABRE
35065 RENNES

TEL 0619288455

Ponpon22230@hotmail.fr

OBJET 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TREMOREL

LRAR

MONSIEUR

Veillez trouver ci-joint mon intervention lors de la réunion publique du 03 février 2015 j'ai été inspiré de ne parler qu'après les dires de MADAME LE MAIRE à la fin de mon exposé le public était sidéré ; et la salle s'est vidée quelques minutes après.

Il est anormal que MADAME LE MAIRE décide de la variante à privilégiée (variante 4) avant même que le public est donné son avis du 26 janvier 2015 au 20 février 2015

Je voudrais savoir qui contrôle les registres et les mails ?...

Si la variante 4 est retenue étant la plus dévastatrice environnementale !!!... ; 2 maisons détruites au BOUT DU BOIS ; au NORD SERUPA une maison d'habitation après construction 2x2 voies ; route communale vers PENHOUE-RIANT ET NOUVELLE VOIE VERTE cette dernière sera à environ 34 mètres donc SANS VALEUR.

Le E de DREAL pourquoi le laisser !!!...

Conclusion les deux variantes a retenir 1 et 1 bis avec sa réserve foncière de 31 HA 57 A

Veillez agréer monsieur l'expression de mes sentiments les meilleurs

PAUL JAMET

CONCERTATION PUBLIQUE

MARDI 03 FEVRIER 2015

SALLE DES FETES MERDRIGNAC

Le 28 juin 1994 (20 ans) le conseil municipal est appelé a voter

***Pour ou contre le tracé SUD secteur EST de MERDRIGNAC
résultat 15 voix oui & 2 contre & 5 blancs***

***Le 24 octobre 2006 réunion communautaire la communauté de
commune se porte acquéreur AUX GAUTRAIS de 13 HA + les
18HA 57 DU CHENE DE LA LANDE a la SBAFER total 31 HA 57 A
De réserve foncière pour compenser la surface perdue par la
2x2 voies future***

***Le 31 mars 2014 les géomètres étaient sur la VOIE VERTE Sont
allés faire des mesures chez le voisin voyant ces derniers leurs a
demandé ; pourquoi ses mesures ?...A la demande du CONSEIL
GENERAL pour la 2x2 voies ; étant informé par le voisin j'ai vite
compris, je suis allés voir sur la VOIE VERTE pas de doute***

***Le 14 avril 2014 j'envoyais un courrier à CLAUDY LEBRETON
pour être mieux informéétant septique***

***Le 15 mai 2014 réponse du DIRECTEUR des infrastructures et
des déplacements MONSIEUR ERIC DELATTRE votre courrier
envoyé à la DREAL a l'intention de MONSIEUR PIERRE
ALEXANDRE POIVRE***

**Le 20 mai 2014 2^{ème} réponse du CONSEIL GENERAL services
randonnées & espaces naturels et paysages**

**Le projet initial prévoit effectivement un aménagement au
SUD de la RN 164 actuelle et a ce jour aucun élément
contradictoire n'a été communiqué auprès de mes services**

POUR LE PRESIDENT DIRECTEUR

LE DIRECTEUR MONSIEUR JOEL OLLIVIER

Le 12 juillet 2014 1ère réunion du groupe de travail

Composé majoritairement du monde agricole

**Avant même que la réunion commence (c'est la variante 4 qui
est retenue)**

**Tout le groupe de travail a bien été pour la variante 4 (sauf ma
voisine pour la variante 1 & 1 bis)**

Le 09 aout 2014 réunion de travail en présence de

**MADAME LE MAIRE & 6 agriculteurs 1 personne autre
profession PIERRE et MOI- MEME**

**7 pour la variante 4 ; 2 pour la variante 1 & 1 bis pierre et moi-
même**

Le 10 aout 2014 j'ai envoyé un compte –rendu de la réunion

**A MONSIEUR PIERRE ALEXANDRE POIVRE ne pouvant accepter
un tel déséquilibre**

Pourquoi une concertation publique ce soir toutes les décisions étant prises par le groupe de travail ?...se sera la variante 4 vu avec SERUPA et la SVA (ses les bruits qui courent)

Les objectifs de cette concertation sont pourtant....

INFORMER le plus largement possible tous les publics concernés par le projet

ECOUTER les avis de la population et de ses représentants.

DIALOGUER pour enrichir le projet d'aménagement.....

Je vais vous parler de la variante 4

Je commence chez les voisins AUX GAUTRAIS

Lors de l'acquisition de leur propriété promesse leurs as été faite par le CONSEIL GENERAL que la 2x2 voies passait au sud a distance correct

Aujourd'hui le groupe de travail majoritairement agricole voudrais qu'ils acceptent le passage de la 2x2 voies à peu de distance de leur propriété

Je continu un premier pont passage inférieur doit être construit AUX GAUTRAIS nécessitant une déviation provisoire le temps des travaux

Nous arrivons à la VOIE VERTE pour la couper détruisant tout sur son passage les talus arborés & les bois & la faune & la flore ...

Enclavement d'un site de reproduction rainette verte.

Destruction ZONE HUMIDE AU DROIT DU PONT-HERVA

La variante 4 est la plus DEVASTATRISTE environnementale celle qui contient le maximum d'observation en rouge signifiant TRES DEFAVORABLE dans le document à la MAIRIE

Nous arrivons à PENHOUET-RIANT entrée supprimée pour VOIE VERTE et siège exploitation

Après arrivée à la route de POILHATRE construction d'un deuxième pont passage supérieur + une route communale en parallèle à l'a 2x2 voies pour aller au siège d'exploitation de PENHOUET-RIANT

Nous continuons a la route VILLE COCATRIE

Deuxième Coupure de la VOIE VERTE et passage de la 2x2 voies.

Construction d'une nouvelle VOIE VERTE en parallèle à la 2x2 voies (les promeneurs ne viendront plus pour se ressourcer mais pour entendre le bruit des camions & voitures)

Sans oublier que la VOIE VERTE sera coupée pendant les travaux signifie que les promeneurs s'arrêterons AUX GAUTRAIS ou VILLE COCATRIE

La 2x2 voies continue pour rejoindre la route RN 164 au PONT-D'OMET construction d'un troisième pont passage inférieur pour aller a MERDRIGNAC

Et l'a 2x2 voies rejoint le pont route d'ILLIFAUT

COMPARAISON des VARIANTES COUT AU KM

MONTANT pris sur dossier concertation a la MAIRIE

1 ----- 6 M€ 382000 -----4700 Mètres-----30M€

1-bis ----5 M€ 791000-----5180 Mètres-----30 M€

2-----7 M€ 415000-----4720 Mètres-----35 M€

4 -----6 M€ 841000 -----4970 Mètres-----34 M€

DIFFERENCE de prix au KM entre VARIANTE

4 ET LA 1----- 459000 € de moins que la 4

4 ET LA 1 BIS -----1.050000 € de moins que la 4

4 ET LA 2 ----- 574000 € de plus que la 4

Je terminerai par l'enjeu environnement de l'opération :

La problématique environnementale occupe une place primordiale dans l'élaboration du projet d'aménagement.

Il s'agit principalement de préserver la richesse du patrimoine

Naturel (VOIE VERTE) du secteur d'une part, et de conserver

La structure et l'identité du paysage d'autre part

Le projet s'attachera tout particulièrement à préserver les continuités écologiques au niveau de la forêt de la HARDOUINAIS, (classée ZNIEFF TYPE II), les habitats et les espèces d'intérêt Communautaire et /ou protégés ainsi que zones humides et bois classés présents sur l'aire d'étude.

MERCI A TOUTES & TOUS de votre attention

PAUL JAMET



Pour moi je m'occupe du côté est vers Trémorac

Merdrignac - Mûr-de-Bretagne - Corlay - L

le comité de pilotage local

Madame le Maire

Régine Angée

6 agriculteurs tout à l'adjoint au Maire et pas concerné par la 2x2 voies + 1 personne autre profession.

Madame le Maire

le soir du 03/02/2015

je suis la parole avant moi (qui est inspiratoire) et moi après.

Elle a informé le public sans grand succès sans avis - 0,25 ha de surface 4 qui est principalement de mon intérêt à la fin de mon intervention plus tôt 1 mot par

en plus Parole de Madame le Maire Pas du public

Les différents scénarios de la mise en 2x2 voies de la RN164

Mardi, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Bretagne a organisé une réunion publique sur la mise à 2x2 voies des deux secteurs autour de Merdrignac : à l'est jusqu'aux Trois-Moineaux, sur 5 km, et à l'ouest jusqu'à la Croix-de-l'Étaloir, sur 4 km. Jusqu'au 20 février, la population peut donner son avis sur les quatre variantes.

À l'issue de la concertation, une seule variante sera retenue pour chacun des deux tronçons et son étude sera approfondie. Six à huit ans seront nécessaires avant la mise en service des nouveaux tronçons.

Actuellement, 7 000 véhicules par jour empruntent la RN164, à hauteur de Merdrignac. La prévision de trafic est de 11 000 véhicules à l'horizon 2035. La mise en 2x2 voies de la RN164 est un enjeu de développement économique, un enjeu agricole et environnemental, avec la forêt de la Hardouinais.

« Un projet d'utilité générale »

Régine Angée, présidente de la communauté de communes, a souligné « l'importance de la mise en 2x2 voies pour l'attractivité de notre territoire. C'est un projet d'utilité générale ».

Le projet va éviter au maximum les impacts sur les aspects humains, agricoles et environnementaux et



La salle des fêtes était comble pour la réunion publique sur la RN164.

compenser ceux-ci.

Actuellement quatre échangeurs existent. Ceux de la Ville-Hubeau et des Trois moineaux seront complétés. « Les variantes présentées ne sont pas les tracés définitifs », a précisé le représentant de la Dreal. Sur le tronçon ouest, le devenir du garage de l'Étaloir et l'impact sur les exploitations de Kermeré et du Chêne-Creux ont été largement évoqués.

La variante passant au nord de la RN164 serait privilégiée par le comité de pilotage local.

Dans le secteur est, la variante passant au nord du Chêne-de-la-Lande serait privilégiée, avec des modifications au niveau de la Gautraie. Le coût des travaux s'éleverait à environ 57 millions d'euros.

Un bilan de la concertation sera établi et rendu public. Il est possible de consulter le dossier d'études dans les mairies de Laurenay, Gomené, Merdrignac et Trémorac ou sur le site de la Dreal (www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr).

disponibles dans les mairies ou par courriel à RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr.

Une permanence sera assurée par la Dreal, le vendredi 6 février, de 10 h à 17 h, à la mairie de Merdrignac.

■ **Séance bébés lecteurs**
Vendredi 6 février, 10 h 30, médiathèque, rue du Champ-des-Vignes. Des Histoires pour les petites oreilles. Gratuit. Contact : 02 96 28 42 28, mediatheque-merdrignac@orange.fr.

Synthèse des impacts comparative

	30ME	30ME	35ME	33ME	34ME
Impact physique					
Impact visuel					
Population				12, 4, 15	
Milieu agricole			14, 6, 14		
Milieu naturel					
Impact paysager et aménagement					
Coût (TTC)					



Les conclusions du comité de suivi

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

- de poursuivre les études sur les variantes 1, 1bis, 2 et 4,
- de ne pas retenir la variante 3 au vu de ses impacts sur le milieu naturel,
- d'ajouter une nouvelle variante reprenant le tracé de la variante 2 dans la traversée de la forêt de la Hardouinais puis celui de la variante 4 avec un passage au Nord de l'entreprise SERUPA.

de décaler la variante 4 au Nord (passage au-dessus du hameau du Bout du Bois) pour limiter les impacts agricoles.

Comme pour la section Ouest, il a également été convenu de rechercher des pistes d'optimisation pour limiter les impacts générés par l'itinéraire de substitution (emprise agricole pour la variante 2).

Ainsi, pour la variante 2, il a été proposé de réutiliser des voies existantes.

*Impact Humanais
Pour décaler 2 mètres
Le comité de suivi a pris
cette décision suite au
groupe de travail*

decision finale

Madame Hampe Simone

au sujet de la RN 164 secteur Mendignac et
est,

le 8. février 2015

après avoir consulté les variantes en mairie de
Mendignac

Nous sommes d'accord pour privilégier la
variante H

en apportant quelques modifications secteur
gautrais et bout du bois

Je suis sûr que mon courrier retiendra votre
attention et saura vous faire comprendre mon
inquiétude

Hampe Simone

12/02/15

GAEC GILLET
Le Haut Breil
22230 Verdriagna

Objet: Prolongement de la 2x2 vers
Messieu, Madame

Suite aux réunions, nous sommes
favorable pour la solution non avec
des modifications au gabarit par une
continuité des habitations, ce
qui résoudrait les soucis des riverains.

Quant à notre exploitation, on est
troué quoiqu'il arrive :

- Perte de terre (environ 10 Ha)
- Perte d'épandage
- Diminution de cheptel
- Perte de revenus
- Difficultés financières à en gérer
due à un investissement récent.

La solution est possible, nous
réattribuer de la terre pour que l'exploitati
soit viable pour en vivre car nous
sommes un GAEC à 2 et pas de revenus
extérieurs

Dans l'attente d'une réponse, recevez
nos salutations distinguées.

 Gillet

Fait à Perdrignac
Le 18/02/15

M^R et M^{me} GILLET

Objet: Aménagement de la 16^h
secteur Perdrignac, section est

Nous sommes d'accord pour
privilégier la variante h mais
en contournant les gautiers et le
bout du bois par le Nord / ouest

Veillez agréer mes salutations
distinguées

Gillet & Maillot

Gillet

12/02/15

GABC GILLET
Té Haut Breil
22230 Nerdrienn

Objet: Prolongement de la 2x2 vers
Messieu, Madame

Suite avec réunion. nous sommes
favorable pour la solution non avec
des modification au gauthois par une
continuité de la habitation, ce
qui résoudrait les soucis des riverains.

Quant à notre exploitation, on est
troupié quoiqu'il arrive:

- Perte de terre (environ 10ha)
- Perte d'épandage
- diminution de cheptel
- Perte de revenus

Difficultés financières à envisager
due à un investissement récent.

La solution est possible. nous
réattribuer de la terre pour que l'exploitation
soit viable pour en vivre car nous
sommes un GABC à 2 et pas de revenus
extérieurs

Dans l'attente d'une réponse, recevez
nos salutations distinguées.

 Gillet

lesserheu.

M. 2. 2015,

Monsieur, Madame Tonoli Payer

lesserheu
Merdrignac 22230

Concernant la variante 4 il serait bon
de revoir le tracé Concernant le bout du bois -
lesserheu et les gautrais -
J'espère que mon courrier retiendra votre
attention

Recevez mes salutations distinguées

Mme Tonoli Christine



M. Nicolas CHARTIER
Le Fertier
22230 MERDRIGNAC

A Merdrignac, le 19 février 2015

Objet : RN 164, secteur de Merdrignac
Concertation publique

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation citée en objet, je me permets de vous faire part de mes interrogations par rapport à la variante C, à savoir :

- un mur anti bruit est-il envisageable pour la maison d'habitation
- l'aménagement va-t-il entraîner une perte de valeur de la maison
- des indemnisations sont-elles possibles en cas d'impact de mon exploitation de sapins de Noël.

Je vous remercie, Madame, Monsieur, de bien vouloir prendre en considération ces interrogations.

Veuillez agréer mes sincères salutations.

Nicolas CHARTIER



Sujet: Concertation Publique. Propriétaire d'un verger. déviation de merdrignac 22..

De : "> Noel Chevalier (par Internet)" <noel.chevalier1@wanadoo.fr>

Date : 26/02/2015 18:36

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

N'étant pas en France lors de la concertation publique et n'ayant pu émettre un avis.

Je me permets de vous envoyer un mail.

Concernant la déviation de Merdrignac dans la partie ouest, d'après ce que j'ai appris, après la clôture de la concertation lors de mon retour au pays, la variante ayant la plus grande chance d'aboutir, après les discussions avec les différents acteurs et propriétaires.

Je voulais préciser que je suis propriétaire d'un verger et cette bretelle (variante C) passe au milieu de ce verger, donc je demande si la décision est prise, non pas l'échange de terrain mais l'indemnisation complète de ce verger comprenant 50 pommiers.. et la parcelle jouxtant ce verger...c'est vrai qu'on ne peut mesurer ce que représente ce verger pour moi, mais c'est l'héritage de mon père qui n'est plus de ce monde , qui a planté ce verger , il y a plus de trente ans donc, par respect je ne laisserai pas partir ce terrain avec une indemnisation qui ne soit pas à la hauteur du préjudice. Surtout que ces pommiers vu la plantation, il y a une trentaine d'années sont à pleine maturités....

Cordialement Monsieur CHEVALIER Noel 7 route chateau de beauregard 44600 SAINT NAZAIRE... Tel 0682682841..

Sujet:

De : "> Alain GUILLEMOT (par Internet)" <laclotaire@orange.fr>

Date : 17/02/2015 11:59

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Copie à : bernadette jamet <bernadettejamet@sfr.fr>

Il faut sauver la voie verte que tant de personnes adorent et qui est le seul chemin sauvage dans le secteur. Choisissez la solution 1, 1bis pour ne pas détruire cet havre de paix. Partout il se crée des voies vertes, c'est vraiment une richesse pour tous. En détruire une partie, casser une continuité est irréparable. De plus dans de nombreux territoires les voies vertes ont largement développer l'économie locale. Réfléchissez aux conséquences. Alain Guillemot

Sujet: Petition

De : "> Mireille MARIE (par Internet)" <mireilletdm@gmail.com>

Date : 19/02/2015 20:32

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Avis favorable pour la variante 1&1 bis

Très défavorable pour la variante 2&4 voie verte

Sujet: avis sur le tracé de la rn164

De : "> armel huchede (par Internet)" <armel.huchede@sfr.fr>

Date : 19/02/2015 20:57

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Madame, Monsieur,

Je soussigné Armel HUCHEDE propriétaire directement touché par un ou plusieurs tracés de la future RN164 situé au lieu dit 14 le fertier 22230 MERDRIGNAC secteur OUEST de MERDRIGNAC . Pour réduire les nuisances sonores et pour le confort des habitants de ce village nous serions plus favorable à la variante A (suite à la réunion publique du mardi 3 février 2015 présentant les diverses variantes du tracé de la future RN164 on peut voir que l'impact sur l'humain à malheureusement moins de considération que les terres agricoles ainsi que la faune et la flore. Concernant les nuisances sonores vous dites que celles ci seront faibles mais je ne pense pas que vous ayez pris en compte qu'une majorité d'habitants dorment à l'étage de ces maisons et seront encore plus impactés que prévu du fait que la route sera en hauteur (actuellement lorsque la chaussée est mouillée le bruit est encore plus conséquent et malgré les doubles vitrages nous entendons la circulation depuis le village de Kernué (à l'ouest côté vent dominant).

Pour le secteur EST nous serions plus favorable à la variante 1 ou 1 bis (la voie verte se trouverait le long du 2x2 voies : pour des promenades en famille bonjour les nuisances sonores. Quand aux riverains directement impactés Le chêne de la lande et les gautrais... Au quotidien je pense que ce ne serait pas vivable.

En espérant que vous lirez ce mail et prendrez en considération tous les voeux des habitants de ces quartiers concernés.

Sincères salutations.

Solidarité en ligne : [cliquez ici](#) pour soutenir l'association Matelots de la Vie
– Envoyé via mailforgood

Sujet: 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TROMOREL : PETITION

De : "> f.auffret@orange.fr (par Internet)" <f.auffret@orange.fr>

Date : 19/02/2015 22:07

Pour : <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour

je vote par ce présent mail pour la variante 1 et 1 bis pour la mise en 2X2 voies secteur est vers Temorel

cordialement

Françoise AUFFRET

2 RUE ROBERT SURCOUF

22 370 PLENEUF VAL ANDRE



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

Sujet: 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TROMOREL : PETITION

De : "> f.auffret@orange.fr (par Internet)" <f.auffret@orange.fr>

Date : 19/02/2015 22:09

Pour : <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

BONJOUR

JE SUIS EN FAVEUR DE LA VARIANTE 1 ET 1 BIS POUR LA 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TREMOREL

Bien à vous

Eliane Auffret

7 Boucléron

22 330 LE GOURAY



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

De : "> martine.vaguet1@bbox.fr (par Internet)" <martine.vaguet1@bbox.fr>

Date : 19/02/2015 22:17

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Non pour la variante A car les vents dominants reviennent dans la direction du village et donc le bruit des voitures ou camions seraient trop important.

Non pour la variante B car étant propriétaire elle me prendrait la moitié de mon jardin et les bruits trop importants et proches de la maison.

Pour moi je choisie la variante C car elle touche peu de maison.

VAGUET Martine

Sujet: Concertation - RN164 Merdrignac - Variantes Est

De : "> s morfoisse (par Internet)" <s.morfoisse@hotmail.fr>

Date : 20/02/2015 00:01

Pour : "RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la consultation sur les tracés de la 2x2 voies de la RN164 Merdrignac , nous tenons à vous faire savoir que nous sommes formellement opposés aux nouvelles variantes Est présentées le 06 Février 2015 lors de la réunion organisée à Merdrignac.
Ces solutions sont pour nous inacceptables.

Sur la forme, nous sommes surpris du délai très court laissé à la concertation qui en outre se déroule pendant les vacances scolaires !

Les contacts téléphoniques indiqués sur le site de la DREAL www.bretagne.developpement-durable.gou.fr étant eux-mêmes en congés.

Cela témoigne d'une certaine légèreté dans le déroulement du processus et cela amène un certain nombre de questions sur la crédibilité des études mises en œuvre.

Pour nous le préjudice est considérable, la construction de notre maison a été faite en fonction du tracé initial qui avait été décidé depuis de nombreuses années (tracé présenté dans votre dossier d'étude sous le nom de variante 1bis pour la section Est Merdrignac) et qui aujourd'hui est remis en cause dans des délais extrêmement courts.

Nous restons joignable au 0609754013 et vous prions de bien vouloir agréer l'expression de nos salutations distinguées.

M. et Mme MORFOISSE
0609754013

Sujet: variantes est

De : "> aline lerin (par Internet)" <aline.lerin@gmail.com>

Date : 20/02/2015 11:24

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

M. et Mme LERIN Pascal et Aline

EARL CRILLAN

CRILLAN

22230 MERDRIGNAC

02.96.28.43.97

Etant exploitants agricole et riverains de la RN 164 section est, au niveau de l'échangeur des trois moineaux, nous allons être touché par le nouveau tracé. Nous avons étudié les différentes variantes. La 4 nous semble le meilleur compromis en la modifiant, toute fois, au niveau des Gautraies.

Sur ce tracé, les routes de substitution sont inutiles et l'impact agricole est modéré; en ce qui nous concerne il se situe uniquement en dessous de la station d'épuration, en Tremorel où M. le maire de Tremorel vous a précisé qu'aucune réserve foncière n'était faite.

Par ailleurs, le passage grands animaux, tel qu'il est prévu, donne directement sur le chemin d'exploitation menant à notre ferme. Nous avons un élevage de bovins allaitant qui passent plus de la moitié de l'année en pâture avec des veaux. Les risques de détériorations de clôtures, les risques sanitaires, les risques de dégâts sur les silos à maïs et sur les parcelles sont à prendre en compte.

Vous comprendrez que les variantes 1, 3 et 4 bis ne nous satisfont pas vu l'emprise faite sur l'agricole alors qu'il n'y a aucun siège d'exploitation au nord du tracé pour des échanges ou un remembrement.

Les tracés 2 et 3 sont très pénalisants par la route de substitution qui coupe plusieurs de nos parcelles, en laissant des recoins incultivables; de plus elle allonge le parcours pour rejoindre Merdrignac de façon conséquente.

Nous réitérons notre demande pour que la variante 4 améliorée soit retenue.

Sujet: PÉTITION 2X2 VOIES SECTEUR TREMOREL

De : "> Pascal Tostivint (par Internet)" <pascaltostivint@gmail.com>

Date : 20/02/2015 12:39

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Mr Le Maître d'ouvrage.

Je me permet de venir vers vous concernant les nouveaux tracés de la 2x2 voie du secteur TREMOREL en sachant que le premier de 1994(tracé sud) était le plus raisonnable et surement le moins coûteux et celui qui respecte mieux la NATURE, les HUMAINS et notre terre NOURRISSIERE ,de plus refaire des études sur des projets déjà bien étudiier à l'époque me semble pas du tout normal , mais avec notre argent s'est plus facile.

Content sur votre bonne logique.

Dans l'attente de vous lire

Mr TOSTIVINT Pascal & SYLVIE .

Sujet: Aménagement du secteur de Merdrignac section ouest

De : "> Liliane Oreal (par Internet)" <liliane.oreal@orange.fr>

Date : 20/02/2015 16:29

Pour : <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Monsieur et Madame OREAL

Suite à la réunion du 3 février et l'entretien du 6 février à la mairie de Merdrignac.

Nous sommes concernés par la mise à 2 X 2 voies de la RN 164. Aménagement du secteur Ouest.

Nous concernant la VARIANTE C serait la mieux adaptée : elle n'aurait pas d'impact sur nos parcelles ZH 67 et ZH 68 plantées à KERNUE en bordure de la nationale 164 actuelle.

Bonne réception



Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection Antivirus avast! est active.

Sujet: RN 164 - Projet 2X2 voies

De : "> carine kersuzan (par Internet)" <carine.kersuzan@sfr.fr>

Date : 20/02/2015 16:54

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Aménagement de la RN 164 en 2X2 voies - Section Ouest

Nous habitons à Couéplin avec nos 3 enfants. Propriétaires depuis 2008, nous avons choisi ce hameau pour sa tranquillité, ses espaces.

Le tracé de la variante A passerait juste devant notre habitation à quelques mètres !

Ce tracé porterait donc directement préjudice à la qualité de vie de notre famille : le bruit incessant des voitures, le paysage saccagé...

Nous sommes évidemment très inquiets et nous nous opposons farouchement au tracé de la variante A qui serait pour le hameau de Couéplin et ses alentours dévastateur.

M. PIEDERRIERE Jean-Claude et Mme KERSUZAN Carine

Solidarité en ligne : cliquez ici pour soutenir l'association Kalaweit

-- Envoyé via mailforgood

Sujet: vote projet

De : "> besnard_marilyne@orange.fr (par Internet)" <besnard_marilyne@orange.fr>

Date : 20/02/2015 20:14

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Je vote pour le projet C.

Cordialement,

M.Besnard

Envoyé depuis l'application Mail Orange

Sujet: PROJET 2X2 VOIES

De : "> Jean marc JAMET (par Internet)" <zappy22@hotmail.fr>

Date : 20/02/2015 23:04

Pour : "rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Bonsoir, je viens vous faire part de mon choix en tant que riverain d'être favorable aux choix 1 et 1 bis du projet concernant le passage de la N164 sur les villages Landes D'Ifflet, Gautrais, Chêne de la Lande, La Cariais et Ville Cocaterie en 2x2 voies

Cdt Jean Marc JAMET

Sujet: pétition rn 164 merdrignac trémoriel

De : "> pierre.douard2@wanadoo.fr (par Internet)" <pierre.douard2@wanadoo.fr>

Date : 20/02/2015 23:11

Pour : <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Pierre et monique DOUARD

donne avis favorable variante 1 OU 1bis
avis très défavorable variante 2 et 4 (voie verte)



Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection Antivirus avast! est active.

Sujet: 2FOIS 2VOIES TREMOREL MERDRIGNAC

De : "> alainteamferron@orange.fr (par Internet)" <alainteamferron@orange.fr>

Date : 21/02/2015 08:00

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

BONJOUR POURQUOI AVOIR FAIT L ACHAT DE TERRAINS EN 1994 ET ENSUITE FAIRE DE NOUVELLES ETUDES AUX FRAIS DU CONTRIBUABLE ?

ET DANS LES AUTRES ETUDES DETRUIRE SANS RAISON NOTRE BELLE NATURE SAUF SUREMENT AUX BENEFICES DE CERTAINES PERSONNES !!!!! DE LA REGION

RECEVEZ MADAME MONSIEUR MES SINCERES SALUTATIONS

Sujet: 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TROMOREL : PETITION

De : "> Jean-Paul ROUAULT (par Internet)" <jean-paul.rouault0081@orange.fr>

Date : 23/02/2015 14:17

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

***randonneur de Collinée je demande le maintien du projet variante 1 & 1bis
(comme en 1994 tracé SUD) et toujours***

pas réalisé

Jean-Paul Rouault

Sujet: avis sur 2 fois 2 voies rn 164

De : "> pierre-yves soulabail (par Internet)" <pierre-yves.soulabail@sfr.fr>

Date : 24/02/2015 22:46

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Madame, Monsieur,

Nous sommes Mr et Me Soulabail, habitant au 11 les gautrais à Merdrignac et directement concernés par les tracés proposés par la Dreal.

Nous sommes très favorables aux tracés N° 1 ou 1 bis qui sont moins chers et moins impactants pour l'environnement et le milieu humain.

Mais, suite à des réunions de travail à la mairie, nous sommes arrivés à un consensus avec les agriculteurs sur l'aménagement du tracé 4. Il concerne le contournement du village des Gautrais par le nord derrière la voie verte et rejoint le tracé 4 au sud ((en pièce jointe, pétition commencée en mairie le 6/02/15)

Toutefois, si ce tracé n'était pas accepté, le tracé 4 bis serait le moins impactant pour notre habitation. En effet le fait que la 4 voie passe sous l' actuelle nationale engendrerait moins de nuisances phoniques et visuelles pour notre habitation. De plus, ce tracé peut être éloigné de notre maison.

Bonne réception et nous comptons sur votre compréhension.

Mr et Me Soulabail Pierre- Yves

Tous vos emails en 1 clic avec l'application SFR Mail sur iPhone et Android - [En savoir plus.](#)

— Pièces jointes : —

scan-20150224190358-0000.pdf	87.0 Ko
scan-20150224190626-0000.pdf	91.8 Ko
scan-20150224190823-0000.pdf	114 Ko

Sujet: tr: pétition 2 x2 voies SECTEUR EST vers TREMOREL

De : "> Auffret Jean-Pierre (par Internet)" <jean-pierre.auffret26@orange.fr>

Date : 25/02/2015 19:46

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

V

>

>

> bONSOIR

>

> Mon vote est :

>

> **FAVORABLE POUR LA VARIANTE 1 & 1 BIS**

> **DEFAVORABLE POUR LA VARIANTE 2 & 4 (VOIE VERTE)**

>

>

>

>

>

>

Sujet: tracé RN 164

De : "> Martine (par Internet)" <labonneadresse.fr@gmail.com>

Date : 19/02/2015 11:08

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

AVIS FAVORABLE VARIANTE 1 ET 1 BIS

BIEN CORDIALEMENT

Sujet: mise en 2*2 voies RN 164 Section EST -Concertation_

De : "> LEVEQUE Franciane (par Internet, dépôt prvs=485dfa556=franciane.leveque@renault.com)" <franciane.leveque@renault.com>

Date : 19/02/2015 14:07

Pour : "RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Nous sommes propriétaires d'une maison d'habitation au sud du lieu dit La Cariais N°12 à Merdrignac. Nous l'avons faite rénovée il y a quelques années en prévision de notre retraite.

Nous sommes directement affectés par les variantes 1 et 1bis de la section Est.

Avec l'éventualité d'une 2*2 voies passant très près de notre habitation, nous ne souhaiterions plus venir vivre à Merdrignac comme prévu.

Pourquoi nous avoir accordé un permis de rénovation pour nous annoncer quelques mois plus tard ce projet? Pourquoi ne pas avoir gelé ce périmètre ?

La dévalorisation de ce bien en location ou en vente pourra être évaluée et nous vous demandons qui va nous indemniser ?

Pour notre part, nous sommes favorables à la variante numéro 4 en se demandant pourquoi ne pas la faire traverser la RN 164 actuelle à l'Est du hameau des Gautrais.

Franciane HOSEMANS-LEVEQUE

-- Disclaimer -----

Ce message ainsi que les éventuelles pièces jointes constituent une correspondance privée et confidentielle à l'attention exclusive du destinataire désigné ci-dessus. Si vous n'êtes pas le destinataire du présent message ou une personne susceptible de pouvoir le lui délivrer, il vous est signifié que toute divulgation, distribution ou copie de cette transmission est strictement interdite. Si vous avez reçu ce message par erreur, nous vous remercions d'en informer l'expéditeur par téléphone ou de lui retourner le présent message, puis d'effacer immédiatement ce message de votre système.

*** This e-mail and any attachments is a confidential correspondence intended only for use of the individual or entity named above. If you are not the intended recipient or the agent responsible for delivering the message to the intended recipient, you are hereby notified that any disclosure, distribution or copying of this communication is strictly prohibited. If you have received this communication in error, please notify the sender by phone or by replying this message, and then delete this message from your system.

Sujet: Avis sur RN164 mise à 2x2 voies Merdrignac .

De : "> etienne gloret (par Internet)" <etienne.gloret@sfr.fr>

Date : 17/02/2015 19:07

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur ,je suis pour la variante 1 ou 1bis.

Cet e-mail est solidaire : un clic ici = un don pour l'association Kalaweit

– Envoyé via mailforgood

Sujet:

De : "> Daniel LECORPS (par Internet)" <lecorpsdaniel@orange.fr>

Date : 18/02/2015 16:17

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

La variante A réduit à néant autant mon activité professionnelle que notre environnement de la vie :

La route de desserte pour accéder à mon site d'Exploitation Forestière n'est pas adaptée aux gros tonnages et hauteur sous pont 4.50m

Conclusion : Disparition de l'entreprise.

Les vents dominants sont majoritairement des vents de sud ouest ce qui entrainerait pour notre maison d'habitation une nuisance sonore très importante.

La variante B est un projet que l'on ne peut et qu'aucun individu ne doit accepter.

En ce qui me concerne, pour mon site d'Exploitation Forestière, elle présente les memes inconvénients que la variante A. La circulation sera trop importante sur des petites routes, trafic très important de poids lourds pour desservir toutes les exploitations agricoles proches.

Quant à notre maison d'habitation, elle serait entourée de routes. Actuellement de notre cuisine nous avons une vue sur un paysage naturel, qui pourrait etre détruit par une route qui débiterait au pignon sud de notre maison, et qui, en ascencion ! en passant sur un pont, contournerait les hameaux de Beusoleil et Couèplin. Aussi notre verger de plus de 20 ans serait supprimé de moitié.

L'impact sur le milieu humain serait considérable.

En conclusion : La variante C est la mieux appropriée pour la desserte du hameau et de mon activité et n'a aucun impact humain.

M.MME LECORPS DANIEL

5 BEAUSOLEIL

22230 MERDRIGNAC

Sujet: RN 164 - 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TREMOREL

De : "> crprime (par Internet)" <crprime@orange.fr>

Date : 18/02/2015 18:33

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Messieurs,

Nous avons habité dans le bourg de Merdrignac de 1996 à 2004. Comme nous, de nombreux amoureux de la nature et des activités sportives en plein air apprécient sans compter ce que nous offre généreusement la voie verte et tout son environnement boisé. Nous-mêmes l'avons pleinement vécu pendant 8 ans.

Récemment, il a été porté à notre connaissance les nouvelles variantes de la 2x2 voies secteur est vers Trémoré. Nous sommes consternés en constatant leur tracé, notamment des variantes 2 et 4 qui auraient un impact très important tant sur la nature elle-même que sur le plan purement humain sans compter le surcoût des travaux(à la charge de la Collectivité...)

Le tracé initialement prévu de la variante 1 (1994 - tracé sud) se révèle sans nul doute le plus raisonnable ,le moins destructeur et le moins onéreux!

Nous espérons fortement que la raison et le bon sens l'emporteront dans une telle prise de décision. Nous vous en remercions sincèrement par avance.

Christine et Richard PRIME

1, La Ville es Zalos

56430- MAURON

Sujet: Route 164 secteur tremorel

De : "> Jean-Maudez Laudren (par Internet)" <laudrenjm@gmail.com>

Date : 19/02/2015 10:01

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Après étude des différentes propositions de tracés, nous vous indiquons que nous sommes très favorable au tracé 1 et 1 bis mais très défavorable au tracé 2 et 4.

Nous espérons que vous tiendrez compte de cet avis.

Cordialement

M et Mme Laudren.

Sujet: RN164

De : "> Pauline BENOIST (par Internet)" <Pauline.benoist@hotmail.fr>

Date : 16/02/2015 13:55

Pour : "RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je vote pour le projet C.

Cordialement

Pauline Benoist

Sujet: 2x2 voies secteur est merdrignac

De : "> jamet paul (par Internet)" <ponpon22230@hotmail.fr>

Date : 16/02/2015 11:10

Pour : <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

nous soussignons MONSIEUR ET MADAME JAMET PAUL & BERNADETTE

donnons un avis FAVORABLE pour les variantes 1 & 1 BIS ce sont des variantes allant tout droit d'un pont a l'autre 1 bis la moins chère

sont des variantes sans impact sur la circulation 164 pendant les travaux ; RESERVE FONCIERE 31 H A 57 A compense largement l'emprise

VARIANTE 2 la plus chère ; la plus impactée milieu humain ; que des routes communales pour aller a TREMOREL

route de substitution coupure et abandon de la VOIE VERTE destruction FAUNE ; FLORE ; BOIS

VARIANTE 4 la plus destructrice ENVIRONNEMENTALE destruction VOIE VERTE

veuillez agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs

MONSIEUR & MADAME JAMET

Sujet: DREAL Bretagne RN164 - Aménagement du secteur de Merdrignac (Ouest et Est)

De : "> malard jean paul (par Internet)" <jpmalard22@aol.com>

Date : 15/02/2015 20:46

Pour : <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Je recommande cette page : DREAL Bretagne RN164 - Aménagement du secteur de Merdrignac (Ouest et Est). Pour la consulter, cliquer sur ce lien : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn164-amenagement-du-secteur-de-merdrignac-ouest-a1938.html>

Madame , monsieur

Je me présente Mr et Mme Jean Paul Malard 2 Kernué 22230 Merdrignac (ouest)

Suite à la réunion du 3 février je me permet de faire des réclamations pour le passage de la 2 x 2 voies , nous sommes dans l'entonnoir de ce projet et je pense qu'il y a moyen de faire autrement que de faire un projet de cette sorte.

J'attire votre attention sur les variantes c et c bis , si vous optez pour l'une ou pour l'autre nous allons nous retrouver enclavés par les 2 routes , la 2x2 voies d'un côté passant à une dizaine de mètres côté nord du pignon de notre maison et la deuxième route qui servira de servitude pour le hameau de Couéplin et Beau Soleil passant devant notre porte à également une dizaine de mètres devant , vous comprenez bien que cela deviendra invivable , quand on sortira de chez nous devant et derrière nous aurons comme paysage une route ,

Lorsque l'on a acheté cette longère nous avons été à l'époque à la mairie de Merdrignac voir le tracé et celui-ci n'était pas comme cela et elle ne passait pas aussi près sinon nous n'aurions pas acheté il nous avait dit entre 30 et 50 mètres .

Par contre la variante A n'a aucune nuisance sur les riverains et ne pénalise seulement les agriculteurs pensons que la priorité est de tenir compte de la nuisance sonore et humaine des riverains,

Nous avons fait trois studios pour la location des étudiants de l'école horticole , qui voudra louer après , personne , cause le bruit

Notre maison va perdre énormément de valeur alors que la terre agricole prend de la valeur tous les jours.

Pourquoi faire un tunnel , pourquoi ne pas démolir le pont existant de Kernué et le faire en biais comme vous voulez faire avec votre tunnel et cela permettrait de faire une sortie côté sud et ferait remonter la 2x2 voies derrière chez nous au moins d'une trentaine de mètres et ainsi les riverains de Beau Soleil passerait par la bretelle sud repasseraient sous le pont pour rejoindre Merdrignac et cela permettrait à nous et notre maison de ne pas être engloutis.

En espérant avoir été assez clair à ce sujet et vous remercie d'en tenir compte.

Et aimerions être informé de cette avancée

Jean Paul Malard

Sujet: Deviation de merdrignac

De : "> Pierre LEVEQUE (par Internet)" <pierre.leveque@bauerparis.fr>

Date : 15/02/2015 18:28

Pour : "RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Nous sommes contre les tracé 1 ,1 bis et 2

Ma femme et moi avons depuis plusieurs années investies beaucoup d'argent et de temps pour Aménager le n° 12 de la Cariais, dans le même temps madame Hamps ma belle-mère a aménagé le N°14 qui devrait revenir plus tard à notre fille. Nous avons investi plusieurs centaine de milliers d'Euros pour aménager un bien de famille que nous avons depuis plusieurs générations.

Les terres que nous avons mis en location actuellement autour de notre propriété était destiné accueillir nos chevaux pour notre retraite. Sur les projets 1 et 1 bis ces terres serait purement et simplement détruite et en fait d'une retraite paisible, nous nous retrouverions avec un terrain trop petit pour accueillir notre cavalerie et des maisons bordant une quatre voies. Dont la valeur ne nous permettra pas de recréer un projet ailleurs. Il est clair que nous ne passerons pas notre retraite sur la commune dans de telles conditions.

Les projets 2 et 4 sont nous semble bien plus adapté, la route existante servant de desserte local.

Pierre LEVEQUE

Sujet: avis defavorable

De : "> Chris Tine (par Internet)" <christine.66@hotmail.fr>

Date : 13/02/2015 18:19

Pour : "RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

avis defavorable variante 2 et 4 destruction voie verte favorable variante 1 et 1 bis.

Sujet: RN 164 Doublements

De : "> Yannick Soson-TeXereau (par Internet)" <yannick.soson-texereau@wanadoo.fr>

Date : 13/02/2015 12:12

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Je m'appelle Yannick SOSON et j'habite le MOULIN de la GARENNE sis sur la commune de GOMENE et à quelques dizaines de mètres des communes de Laurenan et Plémet.

Je suis donc directement concerné par les débits des cours d'eau le CANCAVAL qui alimente le Moulin de la Garenne et le NINIAN qui borde ma propriété.

Et je m'inquiète ,une fois de plus,des futurs débordements de ces 2 cours d'eau lors des précipitations...Déjà,lors du tronçon de la Lande aux Chiens,j'avais soulevé le problème...

mais peine perdue,qui peut se soucier de l'unique habitation du secteur qui se retrouve régulièrement inondée....

Une fois de plus je soulève le problème et vous en fait part..Puis- je espérer une réponse des services concernés?

Une visite sur le terrain s'imposerait ...Je me tiens à votre disposition pour toutes informations complémentaires...et visites...

Je fais mien le vieil adage:" Mieux vaut prévenir que guérir".Puis-je espérer que vous en ferez de même?

Meilleurs sentiments.

0645514816

Sujet: Aménagement section est

De : "> dany savary (par Internet)" <dany.savary.22@gmail.com>

Date : 12/02/2015 19:13

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Madame, Monsieur

Pour faire suite à la réunion publique du 03/02/2015, concernant l'aménagement de la RN 164 et à la permanence des services de l'Etat, le vendredi 06/02/2015 où les trajets envisagés étaient présentés, je tiens à exprimer mon choix pour la **variante 4**. Sachant qu'à l'unanimité, riverains et exploitants agricoles ont fait ce choix en suggérant une modification au niveau de la *Gautrais*.

Cette variante éviterait l'itinéraire de substitution qui aurait un impact sur les terrains agricoles, et e ce qui me concerne une route qui passerait juste derrière ma maison.

Cordialement.

Danielle SAVARY

Crillan

22230 MERDRIGNAC

Sujet: Doléances Guillaume Jamet

De : "> guillaume jamet (par Internet)" <jamet.guillaume@hotmail.fr>

Date : 16/02/2015 21:49

Pour : "rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour

Je suis agriculteur à Merdrignac depuis 1er janvier 2015 au lieu dit le chene creux coter ouest dé Merdrignac don moi au point de vu de ma profession je suis contre la variante A étant donnée qu elle coupe le siège d exploitation en deux! De plus au moi de mars va commencer une construction d un nouveau bâtiment agricole équiper d'un couchage pour les vaches et d une salle de traite en fonction d exploiter au maximum l herbe et sortir les vaches au maximum dans les terres autour de l exploitation. C est pour cela que la variant A ne peut pas fonctionner!!! Je la trouve tout simplement provocante!!! Pour nous les agriculteurs du coincé est inadmissible tout comme au garage du taloir!! Cette variante me coupe plus d une dizaine de parcelles (plus de 10ha sans compter les parcelles qui seront coupées donc plus possible d être cultivée). mon père qui est associé avec moi fait des efforts depuis déjà quelques années pour faire des échanges de parcelles entres voisins et la au jour que l on a plus ou moins finit d échanger des parcelles pour éviter les déplacements de tracteur sur les routes vous voulez couper notre exploitation!!! Ceci encourage pas les jeunes agriculteurs à s installer!!! De plus de la charge administrative que porte une exploitation au jour d aujourd'hui. De plus cette variante A est scandaleuse au point de vue humain (sonore). La variante b serait idéale pour nous agriculteur mais au niveau de beau soleil c est impossible, de plus en route de substitution ce n'est plus cohérent! Il reste la variante c qui est plus cohérente malgré qu elle engendre une perte de 6 ha sur notre exploitation mais au niveau vivabiliter c est cohérent tout comme le passage de la route qui ne coupe pas des champs n'importe comment! Par contre je demande en tant que agriculture un boviduc en limite de commune de gomene Merdrignac pour le passage de vaches et le passage d un simple tracteur comme vous avez pus faire sur saint Mayeux (2x2 voie de la route de gouarec). Il ne faudra pas oublier de réserver du foncier quand il y aura des terres à se libérer coter ouest de Merdrignac pour que ce soit redistribué car nous avons des chartes biens spécifique à respecter au niveau epandage. De plus au niveau autonomie alimentaire nous sommes déjà pas autonome. Au niveau du garage Peugeot il faudrait une route d entrée au garage en venant de Merdrignac pour garder le seul commerce de gomene vivre! Et le faire ressortir en créant une route qui récupère le pont de laurenan. De plus cette route permettrai de servir comme route de substitution pour les fournisseur riverains véhicule lent etc. De plus il faudrait créé une route de substitution du lieu dit de la boudardiere jusqu'au pont de illifaut tout en longent la 2x2 voie! Cette route serait a créé, et dans quelques années elle permettrait de desservir les nouvelles zones de Merdrignac. Ceci engendrait peut de pertes de foncier ci celle ci est faite de façon cohérente. De plus certains terrains font partit de la commune de Merdrignac. Cette route permettrai aux véhicules lent de pouvoir livrer les coopératives mécaniciens agricoles etc tout en perdant le moins de temps et ne pas déranger les habitations qui ce trouve sur la voie de substitution que vous avez plus au moins déjà établi! Voilà je suis pour la variante c pour le biens des deux sièges d exploitation du chene creux et kermere, au point de vue vivabilite du village de beau soleil. Pour MON avenir au sein de la l agriculture

Sujet: 4 voies

De : "> p et a lorand (par Internet)" <lorandpa@yahoo.fr>

Date : 17/02/2015 11:20

Pour : "rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

J'ai pris contact avec les différentes variantes pour la 2 fois 2 voies 164bis

J'opte pour la variante 1&1bis qui est à mon avis la plus censée et la plus économique ne portant aucun préjudice à aucune habitation

absolument défavorable pour les variantes 2 et 4 dévastatrice pour l'environnement et d'un coût beaucoup plus élevé

cordialement

mr et mme Lorand Paul
Merdrignac

Sujet: RN164

De : "> m.benoist423@laposte.net (par Internet)" <m.benoist423@laposte.net>

Date : 09/02/2015 14:22

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Habitant à Couéplin, je suis directement concernée par la mise à 2x2 voies de la RN164. Vu le petit nombre de maisons concernées par le projet C, par rapport au A ou au B, ainsi que pour les terres agricoles, je vote pour le projet C et si possible avec une sortie pour le garage de la Croix du Taloir. En effet, à ce jour, elle est la seule station essence sur la RN164. De plus, cette sortie stimulerait son activité professionnelle, ça ne serait donc que bénéfique.

Par ailleurs, le tracé A engendrerait de forts dérangements sonores pour les habitations aux alentours, et est très pénalisant pour l'activité agricole dont les agriculteurs se verraient perdre des terres.

En ce qui concerne le tracé B, de nombreuses habitations se verront touchées... L'impact sur le milieu humain serait très important.

Le tracé C me paraît donc être le plus intéressant pour ce projet, limitant les impacts, tant sur le milieu humain qu'au niveau de l'activité agricole.

Coridalement,
Marie Benoist

Sujet: RN 164

De : "> Colin and Sue Ogier (par Internet)" <suecolin2009@hotmail.co.uk>

Date : 11/02/2015 13:58

Pour : "Rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Dear Sir/Madame,

We have lived in La Cariais for 11 years and are in favour of the variantes 1 ou 1 bis.

Any other way would impact on an area that is used by many people for walking their dogs, runners, cyclists, horse riders and children learning to ride a bike in a safe place.

More importantly, there would be a detrimental effect on the wildlife, which does not take readily to disturbance, or a new area where other animals have established themselves.

Yours sincerely,

M.et Mme. Ogier.

Sujet: observations sur projet 4voies

De : "> Jean-Pierre GARNIER (par Internet)" <jean-pierre.garnier0486@orange.fr>

Date : 15/02/2015 21:17

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Vous trouverez en pièce jointe quelques remarques concernant le projet de la mise en deux fois 2 voies de la nationale 164.

Merci d'en prendre connaissance et d'en faire part aux différents responsables du projet ainsi qu'aux comités de suivi.

Cordialement.

Jean-Pierre et Sylvie.

— Pièces jointes : —

remarques 4 voies.doc

29.0 Ko

bonjour

2/2
(garnier)

Jean-Pierre et Sylvie Garnier résidant à la cariais 22230 Merdrignac

suite à la présentation du projet lors de la réunion publique et après avoir consulté le dossier de concertation, nous nous permettons de vous transmettre nos observations et remarques.

1) En analysant les différentes variantes nous sommes d'accord avec le comité de suivi **sur un point** pour dire que **la variante 3** ne doit pas être retenue. Elle bloque l'accès à la zone industrielle SERUPA pour les provenances de RENNES et oblige tous les véhicules à passer par le vieux bourg.

2) Par contre pour ce qui est de **la variante 2** pour nous il en est de même.

Il sera impossible de desservir l'usine par l'itinéraire prévu depuis l'échangeur des 3 moineaux.

Tous les véhicules et en particulier tous les camions devront prendre l'échangeur de la ville hubeau et remonter par le vieux bourg pour se rendre à la SERUPA. Beaucoup de perte de temps et surtout beaucoup de nuisances.

D'autre part cette variante oblige à créer des voies de dessertes importantes et surtout non fonctionnelles entre les gautrais et les trois moineaux. Pour le constater tous les jours, le nombre de véhicules arrivant ou repartant du site de l'usine est très important.

Il faut absolument garder l'ancienne nationale pour desservir depuis l'échangeur des 3 moineaux.

3) les autres variantes

3-1 la variante 1 et 1 bis

Le problème majeur de ces deux variantes est bien l'impact inadmissible sur les exploitations agricoles du secteur de la ville cocaterie, de la villeneuve, du breil, de la ville es coqs et de crillan, sans parler de l'emprise importante sur des parcelles exploitées par des agriculteurs plus distants.

Le fait aussi que le projet passe au sud des villages de la ville cocaterie (version 1) de la cariais, du chêne de la lande, des gautrais, du bout du bois : la nuisance sonore sera importante, les habitations se trouvant sous les vents dominants. On remarque aussi sur le tracé le passage de la route vraiment à la limite réglementaire pour éviter les indemnités. Tracé très préjudiciable pour tous les propriétaires

Autre point vraiment négatif pour ces tracés : c'est l'éloignement de la route du site SERUPA (perte de visibilité pour l'entreprise).

3-2 les variantes 4 et 4 bis

Le gros avantage : elles se retrouvent au nord de tous les villages et habitations hormis les gautrais.

Moins de nuisances sonores.

Elles empiètent moins sur les terres agricoles surtout la 4 bis, qui je pense, peut encore être améliorée en passant plus sur le secteur boisé de qualité très médiocre .

Elles passent à proximité de l'usine SERUPA (bonne visibilité pour l'entreprise) sans en entraver la desserte (ancienne nationale).

Elles ont aussi le gros avantage d'orienter la 4 voies vers le nord de Merdrignac ce qui à terme donnera de la facilité pour rejoindre la D796 et la D6. Le trafic de camions vers les sites industriels de Collinée ne cessant d'augmenter je pense qu'il faut y penser dès maintenant.

Sur ces variantes 4 et 4bis : quelques suggestions

1) suppression du passage supérieur vers poilhatre en le remplaçant par une desserte parallèle depuis le pont herve donc économie d'un ouvrage d'art et moins d'impact visuel.

2) s'éloigner des habitations des gautrais avec peut être la possibilité de les contourner par le nord .

3) ou descendre le niveau de la 164 pour le passage inférieur des gautrais et ainsi éviter d'avoir la 4 voies aussi sur élevée. Il y a possibilité de drainer les pluviales du passage inférieur vers la route de la ville-petiot.

4) voir pour desservir la voie verte depuis la 164 plutôt en bout de propriété SERUPA(entre sérupa et MR JAMET) et supprimer la route actuelle qui va se retrouver au milieu de l'usine .

Nous pensons qu'en travaillant sur ces deux variantes 4 et 4 bis il y a matière à réaliser le projet le plus cohérent et à donner à Merdrignac des perspectives de développement économique harmonieux :

- * le développement des exploitations agricoles,
- * le développement industriel sur des zones d'activités avec de la visibilité et des facilités d'accès.
- * le désenclavement du Mené par cet axe central.
- * la préservation des habitations rurales existantes et de leurs habitants.

Ce sont pour nous les priorités et nous pensons que pour la majorité des membres de la Commission de suivi c'est le même point de vue.

Jean-Pierre et Sylvie Garnier

Sujet: Donner son avis par rapport à la mise en 2 fois 2 voies de Merdrignac section Est

De : "> pierre-yves soulabail (par Internet)" <pierre-yves.soulabail@sfr.fr>

Date : 30/01/2015 10:44

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Madame, Monsieur,

Nous sommes Mr et Me Soulabail.

Nous habitons la maison située au 11 les Gautrais à Merdrignac.

Quand nous avons acheté cette maison en Novembre 2001, nous avons connaissance du tracé Sud défini en 1994. C'est d'ailleurs la première chose que le vendeur nous a dit et ceci m'avait été confirmé par téléphone par le conseil général avant la vente.

Nous avons choisi cette maison pour le cadre de vie: le grand terrain, l'accès direct à l'ancienne ligne de chemin de fer. Nos enfants y ont grandi et appris à faire du vélo en toute sécurité.

Bref, nous avons investi beaucoup financièrement et émotionnellement.

A ce jour, nous sommes très inquiets car plusieurs tracés passent au ras de notre maison ce qui engendrerait bruit, vibrations et dévalorisation de notre bien qui deviendrait impossible à revendre.

Avec les variantes 2 et 3, notre terrain serait coupé par la voie de desserte et nous n'aurions même plus d'accès chez nous car notre entrée se situerait du côté de la 4 voies, ce qui nécessiterait encore un aménagement de notre terrain pour accéder à notre garage. Nous serions littéralement encadrés par 4 routes. Quelle qualité de vie dans ces conditions!

A l'initiative de Madame Angée, maire de Merdrignac, nous avons participé à plusieurs réunions regroupant riverains, agriculteurs et élus locaux. Il en est ressorti un consensus qui a réjoui Me Angée qui "veut éviter à tout prix de mettre le feu dans sa commune".

Ce tracé consensuel consisterait à passer au nord de l'entreprise Sérupa et continuer derrière les hameaux du chêne de la Lande et des Gautrais pour rejoindre de biais par la forêt l'échangeur de Trémoré. Ce tracé épargnerait les maisons des Gautrais et les exploitations agricoles ne seraient pas impactées. De plus, la forêt est à cet endroit est en partie déboisée car elle est malade. De toute façon, l'argument de protéger la forêt n'est pas valable puisque les variantes 2, 3 et 4 y passent également.

Seule les variantes 1 et 1 bis respectent la forêt et surtout respectent l'aspect humain. Les agriculteurs parlent de leur terre comme un outil de travail et un capital pour leurs enfants, certes mais les maisons sont également un capital pour lequel nous travaillons tous les jours et dans lequel nous vivons tous les jours! D'autre part, les agriculteurs qui seraient touchés par la variante 1 ou 1 bis seraient indemnisés et auraient des compensations de terre grâce aux réserves mais est ce que les particuliers seraient indemnisés pour le préjudice moral, la dévalorisation du capital, le risque sur la santé?

Autre chose, les chauve-souris sont des espèces protégées et il se trouve que nous en avons qui logent au dessus d'une de nos portes et il y en a également chez notre voisin Mr Labbé. Pour toutes ces raisons, nous souhaiterions que vous approfondissiez l'idée du tracé consensuel cité ci-dessus.

J'espère que vous prendrez notre propos en considération et veuillez agréer Madame, Monsieur nos salutations distinguées.

Madame et Monsieur Soulabail

Tous vos emails en 1 clic avec l'application SFR Mail sur iPhone et Android - [En savoir plus.](#)

Sujet: Concertation publique RN 164 Aménagement de la section Ouest

De : "> LECORPS Martine (par Internet)" <martine.lecorps@orange.fr>

Date : 20/02/2015 10:14

Pour : rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Madame, Monsieur bonjour

A l'issue de la réunion du 03 février à la salle des fêtes de Merdrignac et notre entretien du 06 février à la Mairie de Merdrignac concernant le projet d'achever la RN 164 (mise à 2x2 voies)

Aménagement du secteur de Merdrignac SECTION OUEST.

Il en ressort des trois variantes proposées SEULE la VARIANTE C reste la mieux adaptée :

Variante A :

* Elle impactera en partie ma parcelle zh 160 de 16308 m² située au sud de Kernué plantée de différentes essences par mes parents depuis l'année 2000 avec l'aide d'une subvention des eaux et forêts.

Variante B :

* Elle aura des nuisances très importantes sur le hameau de Kernué et en particulier me concernant l'indivision LECORPS au n° 20, propriété héritée de nos parents sera très impactée par le doublement de la RN 164 actuelle , avec une emprise importante sur le parc boisé et paysagé, des nuisances sonores et dans ce cas deviendra inhabitable...

En résumé, je suis opposée aux variantes A et B, étant très attachée aux biens de nos parents qui étaient pour eux toute une vie de travail.

Bien cordialement

Martine LECORPS

22400 LAMBALLE

Biens & Indivision LECORPS 20, Kernué

22230 MERDRIGNAC

Sujet: Dossier RN 164 Secteur ouest

De : "> Le Teno William (par Internet)" <william.le-teno@orange.fr>

Date : 20/02/2015 16:38

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je suis William LE TENO, élu à la mairie de GOMENE, domicilié à la ville Meleuc, un village situé à 1.5 km au nord de la RN 164 non loin du garage de l'étaioir.

Pour ma part je me positionne pour la **variante C**. Elle me paraît la plus probable malgré la prise de terre agricole.

En effet elle épargne les habitations du village de Couéplin et beausoleil mais également d'importante traversé de zone humide.

Cependant je note quelque amélioration possible au niveau de la Croix du Taloir, qui sont:

- une bretelle de sortie dans le sens MERDRIGNAC- LOUDEAC
- une bretelle d'entrée dans le sens LOUDEAC-MERDRIGNAC
- une de substitution direct parallèle à la 4*4 déjà existant entre la Croix du Taloir et l'échangeur de la landes aux chiens

Ces points me semble important afin que le garage de l'étaioir garde **une activité de travail sereine et dynamique**.

Cela permettrait également de **desservir les exploitations agricole** situé à Kermeré, St-Guénael en GOMENE, la Folie et Gologuet en LAURENAN. Tout ceci **sans surchargé le trafic sur des routes inadapté** aux camions a grosses charge, notamment dans le bourg de LAURENAN et sur la RD 22 de GOMENE, elle-même difficile à circuler en hiver.

Ces situation permettraient aussi de **désenclavé certain village**(La Marchaille, Trémaugon, la Ville Meleuc, Kermeré, St- Guénael, La Hersonnière La Folie, La Bertière) en les rapprochant de l'accès a la 4*4. Sans accès et avec un tracé par la RD 22 je mettrais 5 km et 5 min en plus pour rejoindre la 4*4, tout ceci sans circulation. A noté également **l'allongement de l'accès pour les pompiers** en cas de déplacement dans l'un de ses villages.

A l'inverse la **variante C bis me semble pas intéressante**. En effet je suis vacher à la SCEA GALACTIC a Kermeré et sur ce tracé la 4*4 couperai le parcours des vaches le plus proche de la stabulation en 2. Nous sommes équipé d'un robot de traite et il faut donc un accès a la pâture qui soit direct, proche, suffisant et surtout que **les vaches puisse circulé librement entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment**.

Je finirai en vous remerciant pour les informations et aussi de nous donné l'occasion de déposer nos point de vu sur le projet. En espérant que chacun trouve le bon compromis.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sincères salutations.

M. LE TENO William

1/3

Sujet: aménagement 2 x 2 de la RN164

De : "> Pascal ROCABOY (par Internet)" <rocaboy.pascal@orange.fr>

Date : 09/02/2015 20:46

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

Copie à : WILLIAM LE TENO <willlt@hotmail.fr>

Bonjour,

Je me présente : Pascal ROCABOY. Je suis le gérant de 3 sociétés au village " Kermeré" à GOMENE (22) ; à savoir :

- * SCEA GALACTIC : 70 vaches en production laitière
- * SCEA KERFRAU : 200 truies naisseurs-engraisseurs et 186 ha de cultures
- * SARL LES SILLONS : unité de méthanisation

Toutes ces sociétés se situent à Kermeré et ont actuellement 6 associés et 3 salariés à temps plein.

Concernant la mise en 2 x 2 voies de la RN164, je suis totalement **opposé** à la variante **CBis**. En effet, cette variante passerait très près de ma stabulation de vaches laitières et prendrait beaucoup de surface dans ma parcelle. Je suis équipé d'un robot de traite. La particularité de ce système est que les vaches laitières doivent pouvoir entrer et sortir librement de la stabulation avec suffisamment de surface de pâturage.

Je pense que la variante **C** est la plus adaptée aujourd'hui d'un point de vu des exploitations agricoles et des rivières. Cependant, j'estime que certains aménagements sont nécessaire au niveau de la Croix de l'Etaloir. En effet, je pense qu'il faudrait :

- * une bretelle de sortie dans le sens Merdrignac-Loudéac
- * une bretelle d'entrée dans le sens Loudéac-Merdrignac
- * une route de substitution qui descendrait du garage de l'Etaloir jusqu'à l'échangeur de "La Lande aux Chiens".

Cela permettrait de :

- * déservir le garage de l'Étaloir afin qu'il puisse continuer son activité sereinement
- * partager le trafic de camions qui livrent dans les exploitations agricoles entre l'échangeur de Laurenan et la Croix de l'Étaloir
- * éviter de faire rouler les camions dans le bourg de Laurenan et sur des itinéraires inadaptés.

D'autre part, je suis également président de la CUMA BUTTES & ROCHERS, qui compte 35 adhérents dont 50% se situent sur Laurenan et 50% sur Gomené. Notre hangar de stockage de matériel est à "Trébrède" au nord de Beausoleil en Merdrignac. C'est pourquoi, il est important de mettre en place une route de substitution pour les échanges de matériel entre les adhérents.

Qui plus est, toutes les coopératives, garages agricoles et autres fournisseurs de matériaux sont situés sur la route d'Illifaut. Cet itinéraire de substitution est plus que nécessaire pour les agriculteurs de Laurenan et de Gomené.

Enfin, je pense qu'il est préférable de faire un itinéraire de substitution à partir du Pont de la Créonais jusqu'à la route d'Illifaut en parallèle de la 2 x 2 voie existante.

L'itinéraire proposé aujourd'hui n'est pas du tout adapté. Il est beaucoup trop long avec plusieurs virages, des routes qui ne sont pas assez larges et passent dans des zones urbanisées. Le trafic d'engins agricoles est relativement important, les coopératives étant coté ouest de Merdrignac.

La SCEA Kerfrau exploite 80 Ha coté ouest de Merdrignac et possède un second site d'engraissement de porcs au lieu dit "Le Petit Frau". Je transporte donc des porcelets sur le site de Merdrignac, ainsi que des effluents d'élevage (digestats issus de la méthanisation) vers les villages "Le Petit Frau", "La Fontenelle" et "Saint Doha ". Je suis équipé de matériel de 4 mètres de large avec une voiture escort d'où l'importance d'un itinéraire de substitution adapté par rapport à mon activité.

J'ai conscience que la mise en 2 x 2 voie de la RN164 est primordiale pour le développement du centre Bretagne et que c'est une chance pour tous.

Il faut, cependant, prendre en considération les entreprises déjà en place, qui font également vivre le Mené.

En espérant que l'on trouve la meilleure solution pour tous,

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma profonde considération.

Pascal ROCABOY

Sujet: RN 164 - Mise à 2 X 2 voies MERDRIGNAC Secteur OUEST

De : "> Catherine SAOUT (par Internet)" <catherine.saout@orange.fr>

Date : 16/02/2015 18:10

Pour : <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

Madame, Monsieur,

Dans le prolongement de la réunion publique du 3 février dernier à Merdrignac ainsi qu'à notre discussion qui s'ensuivit à la mairie de Merdrignac le vendredi 6 février relatif à la mise à 2 X 2 voies de la RN 164, je vous prie de bien vouloir prendre en considération les récriminations suivantes quant à l'aménagement de la **section OUEST** et plus particulièrement du lieu dit « **Kernué** ».

S'agissant de la variante « B » qui consiste en un élargissement sur place de l'actuelle RN 164, et donc à vous approprier des bandes de terrain la bordant.

Dans cette hypothèse, et à plus d'un titre, je suis fortement impactée. En effet, la configuration actuelle des abords de la route nécessite pour la mise à 2 X 2 voies, d'empiéter en grande partie sur la propriété familiale dite « le château de **Kernué** », patrimoine en indivision.

Le projet prévoit assurément une emprise très importante jusqu'au milieu de la pelouse actuelle !!! (Photos en pièces jointes). De plus, il vous obligerait à une reconstruction à l'identique du mur d'enceinte du domaine qui se verrait détruit dans le cadre de ce projet. De fait, l'espace paysager au nord de notre propriété et le parc boisé seront pour ainsi dire réduits au néant et par voie de conséquence, notre propriété se trouvera en grande partie amputée de tout espace vert entre la dite route future et le bâti de notre demeure !!! S'y ajoute la démolition d'une des dépendances en bordure de route (photos en pièces jointes).

De fait, l'appropriation de notre bien par l'administration engendrerait non seulement une perte non négligeable d'une partie du foncier mais de surcroît impacterait directement l'architecture de la demeure et donc une perte financière conséquente dans l'hypothèse ultérieure d'une éventuelle vente du domaine familial voire une transaction impossible au vu non seulement de l'impact en lui-même du projet de mise à 2 X 2 voies mais aussi du préjudice subit par les sources de nuisances tant sonores que visuelles qu'engendreront le trafic routier. Autant dire, un bien voué à l'abandon !

J'insiste sur le fait, que cette demeure est un héritage familial auquel nous sommes très attachés, chargé de tant de souvenirs, un lieu où nous trouvons plaisir à nous retrouver. La construction date du début du 20^{ème} siècle, demeure conçue par un architecte rennais réputé avec la réalisation des mosaïques en façade apportant sa touche d'originalité. Le cachet non négligeable de la bâtisse serait bien évidemment anéanti dans le cadre du projet de la variante « B ». La demeure et son environnement, le parc boisé attenant et ses arbres centenaires, seront fortement impactés et perdront nécessairement de leur valeur.

Si la variante « B » devait être retenue, nous serons dans le cas d'une d'expropriation. L'expropriation est la **privation du droit de propriété immobilière**. Le fait d'être exproprié donne droit à une **indemnisation** dite « **juste et préalable** ». L'indemnité allouée doit couvrir l'intégralité du préjudice **direct, matériel et certain** causé par l'expropriation. L'exproprié doit pouvoir, grâce à cette indemnité, se retrouver dans un état matériel semblable. Or retrouver un bien similaire sera impossible et en l'espèce, aucune indemnisation ne parviendra à combler le préjudice subit.

Voir disparaître tout ou partie de cet héritage serait pour nous un déchirement. A cet égard et dans

de telles conditions, vous pouvez aisément concevoir **notre profond désaccord** et **notre rejet catégorique** quant à la **variante « B »** du projet.

S'agissant de la variante « A », je n'y suis pas plus favorable puisque mon frère et mes sœurs sont concernés par des terrains boisés issus aussi de l'héritage familial. Vous serez informés de leurs motivations et de leurs arguments par mails séparés.

S'agissant de la variante « C », c'est le projet qui nous semble le plus approprié, projet que nous défendons ardemment puisqu'il limite l'impact sur le milieu humain, la variante « C » n'implique aucun hameau.

Je tiens à vous préciser que nous ne contestons nullement le projet et la nécessité de l'ouvrage lié notamment au développement économique permettant ainsi de créer une dynamique du territoire.

En mon nom mais aussi en celui de mon frère et de mes sœurs : l'indivision LECORPS fait valoir **son objection au projet de la variante « B » que nous contestons fortement et totalement.**

Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à mon argumentaire.

Cordialement,

Au nom de l'indivision LECORPS – Kernué – 22230 MERDRIGNAC

Catherine LECORPS-SAOUT
15 rue de l'Église
Saint Laurent de la Mer
22190 PLÉRIN
Port. 06.87.97.35.41

— Pièces jointes : —

RN164 - Photos Château de Kernué.pdf

5.0 Mo

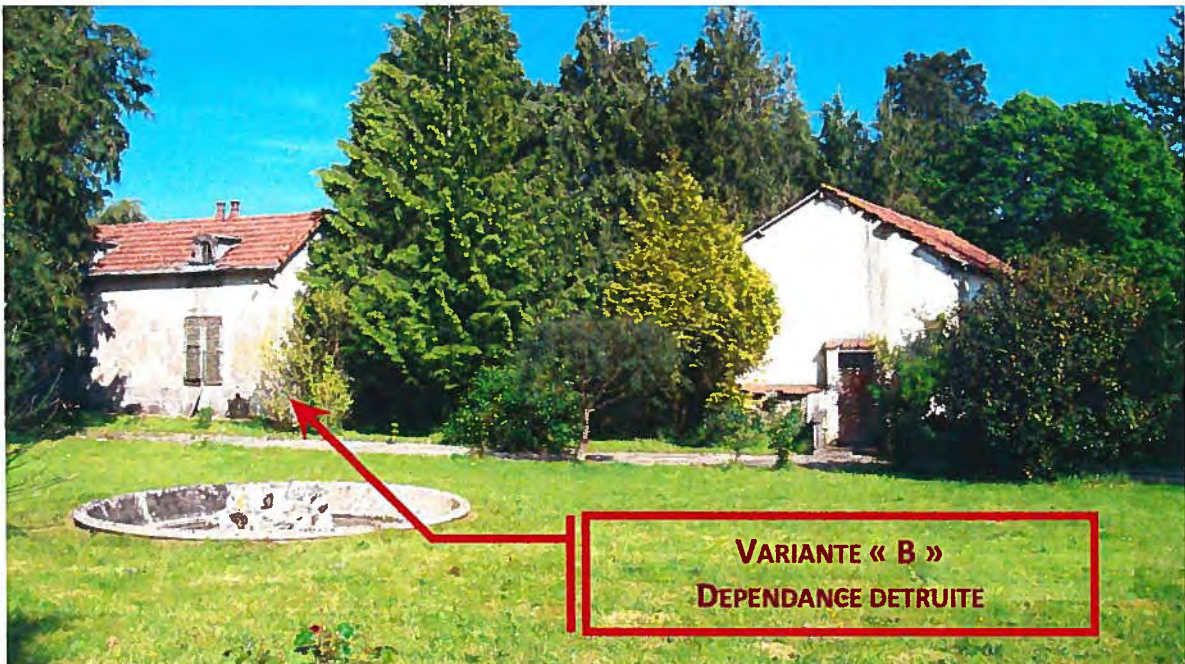


**CHATEAU
DE KERNUE**

3/4
(C. Saout)

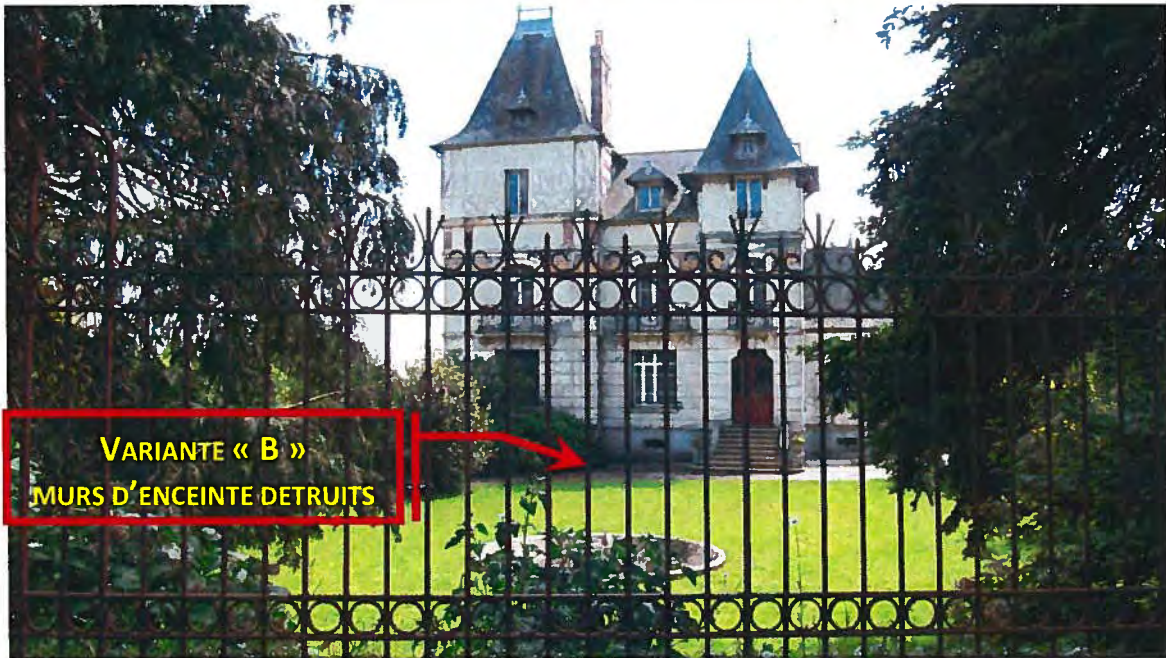


**VARIANTE « B »
ESPACES VERTS
DETRUITS**



**VARIANTE « B »
DEPENDANCE DETRUITE**

4/4
(C Saewk)



Objet : Projet d'aménagement RN164 Merdrignac Ouest

De : Didier Carré, et pour
Marie-Claude Carré
Alice Carré
La Gréonais
Merdrignac

Bonjour,

Tout d'abord, nous vous remercions pour les informations données sur ce projet lors de la concertation. Nous avons été plusieurs à apprécier la qualité des documents et de vos explications.

Nous vous remercions également de prendre en compte nos observations décrites ci-après.

Etat des lieux :

La maison de ma mère se trouve au tout début du nouveau tronçon 2X2 voies, à 60 mètres ;
elle sera impactée par les nuisances sonores quelque soit la variante.
Nous avons aussi un étang, au sud de Kernué, impacté par la variante A.

Je résume ici les points déjà évoqué avec Mr Gomi :

- Dispositifs anti-bruit pour la maison,
- Préférence pour la variante C.

La maison :

Nous faisons une requête pour que la maison soit protégée par un dispositif anti-bruit, merlon, double-vitrages et/ou autres, ainsi que les maisons voisines.

En outre, selon la photo photo aérienne ci-jointe, l'élargissement de la voie à cet endroit semble avoir été anticipé/prévu du côté sud.
Pour information, la route actuelle est en remblai d'environ 1m70 par rapport au niveau du terrain de notre maison.

L'étang :

En attachement, 2 photos montrent la situation de l'étang par rapport au tracé de la variante A qui, si elle était retenue, entraînerait sa disparition.

Je voudrais souligner la dimension humaine de cet étang ; c'est un lieu qui accueille depuis de nombreuses années les gens du voisinage, en plus de notre famille ; ils viennent pour un regroupement familial, des retours de mariage, une rencontre entre amis, les repas de pompiers de Merdrignac par exemple, et bien d'autres. C'est un lieu de convivialité et de calme, pour tous les riverains.

Les nuisances sonores causées par la variante A sur ce lieu ouvert le rendrait invivable ; Nous n'aurions plus de raison de l'entretenir et, à regret, nous n'aurions pas d'autre choix que de le vider et l'abandonner.

La variante A, selon nous, causerait les préjudices suivants :

44
(D Carré)

- Impact important sur les exploitations agricoles et sur les zones humides
- Nuisances sonores fortes pour les habitations.
- Disparition de l'étang, et donc :
 - du visuel paysagé qui l'accompagne ;
 - d'une réserve d'eau en cas de sécheresse, pour les cultures en particulier;
 - d'un point d'eau en cas d'incendie, crucial pour l'exploitation agricole à proximité, ainsi que pour les maisons environnantes.
- Disparition d'un refuge pour animaux et d'un milieu naturel.
- Déplacement d'une espèce protégée ; avec les complications qui y sont liées, la dérogation nécessaire, et les coûts associés.

A noter qu'au niveau des Champs Robillard, les terrains sont en contrebas et en dévers de la route actuelle ; ce qui entraînerait sans doute un remblayage plus important, ainsi que des renforts sur la partie zone humide.

En conclusion, en plus de notre avis, il semble que la variante C aie la préférence d'un nombre important de riverains.

Mme le Maire a également évoqué un consensus pour cette variante C, et un groupe d'exploitants agricoles s'est exprimé aussi en sa faveur.

Je vous remercie pour l'attention que vous pourrez porter à ces observations.

Cordialement

Didier Carré,

et pour Marie-Claude Carré(épouse Juin), Alice Carré.

Sujet: tr: 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TROMOREL : PETITION

De : "> Thomas Didier (par Internet)" <didier.thomas9@orange.fr>

Date : 17/02/2015 11:30

Pour : merdr <rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr>

> Message du 16/02/15 17:58

> De : "bernadette jamet" <bernadettejamet@sfr.fr>

> A : undisclosed-recipients;;

> Copie à :

> Objet : 2X2 VOIES SECTEUR EST VERS TROMOREL : PETITION

>

>

>

>

bonjour a toutes & tous

> *je viens vous demander votre aide afin de m'aider a convaincre la DREAL maître d'ouvrage a retenir la variante 1 & 1bis (comme en 1994 tracé SUD) et toujours*

> *pas réalisé ; la concertation publique se TERMINANT LE 20 FEVRIER 2015 MINUIT tout va se jouer suivant le résultat de la concertation publique*

> *QUATRES variantes sont retenues 1&1 bis ; 2 et 4*

> *LA PREMIERE PHOTO la VOI VERTE*

> *VARIANTE 1 (2 EME PHOTO variante la plus rectiligne ; emprise pour la 2x2 voies 20 H A compensé pour les agriculteurs par une RESERVE FONCIERE de 31 H A 57 A*

> *VARIANTE 2 DOUBLEMENT SUR PLACE (plan pas en photo) la variante la plus IMPACTANTE MILIEU HUMAIN voie de substitution par la VOIE VERTE (ancienne ligne*

> *chemin de fer) avec destruction BOIS & FAUNE & FLORE*

> *VARIANTE 4 (plan 3 EME photo) la 2x2 voies passerai au-dessus de la voie actuelle AUX GAUTRAIS pour rejoindre la VOIE VERTE en la détruisant avec les bois sur*

2/3
(Thomas)

> **environ 72 mètres de largeur et 1KM310 de longueur impact HUMAIN 23 habitations dont 2 détruites et une a 35 mètres travaux terminés**

> **pour m'aider a convaincre vous pouvez envoyer un MAIL a l'adresse suivante rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr**

> **vous recevrez un mail d'accusé réception de la DREAL merci de m'envoyer le mail de retour de la DREAL**

> **cordialement a toutes & tous**

> **PAUL**

>
>
>
>
>
>
>
>
>
>
>
>

3/3
(DThomas)



bernadette
jamet a
partagé 3
fichiers
avec vous
sur SFR
Cloud
[Voir les
fichiers](#)

1/2

Sujet: courrier ci joint

De : "> Marc LERIN (par Internet)" <marc.lerin@orange.fr>

Date : 19/02/2015 11:17

Pour : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr

ci joint courrier concertation

Bonne réception

— Pièces jointes : —

RN164.odt

44.7 Ko

2/2
(M. Lerin)

Mr Mme LERIN Marc
Les champs Levrettes
22230 TREMOREL
marc.lerin@orange.fr

Trémorel, le 17/02/2015

Objet : concertation RN164 Merdrignac Est

Après avoir été impacté par le tronçon précédent (de Trémorel au rond point des 3 moineaux) nous avons été exproprié de 11 hectares pour la zone d'ifflet nous voici maintenant confrontés aux nouveaux tracés.

Quelque soit le tracé retenu nous sommes concernés sur nos parcelles (7 Ha au rond point, 4 Ha à la hamonie et 5,5 Ha à l'esserheu sans parler d'une éventuelle aire de repos

Sur la partie Trémorel il n'y a pas de réserve foncière donc nous espérons que la réserve actuelle sur Merdrignac soit utilisée sur tout de tracé avec un remembrement limitant les problèmes environnementaux.

De plus un passage gros gibiers est prévu sur Trémorel ce qui va occasionner de nombreux problèmes sur les cultures et le troupeau allaitant.

Nous craignons le choix des variantes 2 et 3 qui nous impactent moins en emprise direct mais le problème serait sur l'itinéraire de substitution qui prévoit une mise en conformité de celui ci et donc un élargissement de la route empiétant dans nos parcelles, se rapprochant de la maison d'habitation et qui engendrerait beaucoup plus de bruit dû au trafic plus important .

De plus cette route séparerait les deux exploitations « les champs levrettes » et « crillan » qui sont prévues se regrouper lors de l'installation de notre fils et engendrerait des difficultés pour la circulation des animaux et engins agricoles.

De fait notre choix se porte sur la variante 4 ou 4 bis améliorée à « les gautraies » qui certes détruit un peu de forêt (petit pourcentage sur sa surface totale) qui éviterait ainsi la perte de terres agricoles indispensable à notre métier.

Espérant avoir été compris et entendus

Veillez agréer nos sincères salutations

Monsieur LERIN Marc
Madame LERIN Arlette

Annexe 11 : Avis des institutionnels reçus

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

REÇU LE
- 4 MARS 2015
DREAL/IST

Nombre de délégués :
 en exercice : 15
 présents : 11
 votants : 11

L'an deux mille quinze
 le : vingt-cinq février
 le Conseil Municipal de la Commune de **LAURENAN**
 dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
 à la Mairie, sous la présidence de Madame Valérie POILÂNE-TABART,
 Maire.

Date de convocation : 17/02/2015

OBJET :

RN 164 : AMENAGEMENT PRESENTS : POILÂNE-TABART Valérie, Maire, ROUILLE Bernard,
Secteur de MERDRIGNAC POILVERT Jean-Jacques, Adjoint POISSON Karine, CAILLIBOTTE
 Rémy, GREGOIRE Emmanuelle, PINARD Yvon, STIGNANI Isabelle,
 BOULHO Antony, DE CELLES Christophe, MALARD Nadège.

N° 2015-25/02-n° 10

ABSENTS : GODIN Eric (excusé), LELIEVRE Eric (excusé), OLLIVIER
 Jacqueline (excusée), MILLOT Gérard (excusé).

Monsieur Bernard ROUILLE évoque ensuite le projet soumis à la concertation qui prévoit d'aménager la RN 164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de MERDRIGNAC : d'une longueur de 4 km, la section Ouest est comprise entre la Croix de l'Étaloir, à l'Ouest, et la déviation de MERDRIGNAC, à l'Est ; tandis que la section Est relie, sur 5 km, la déviation de MERDRIGNAC, à l'ouest, à celle de TREMOREL, à l'est.

La concertation s'est déroulée du 26 janvier 2015 au 20 février 2015. Ce temps d'information a permis de découvrir le détail des différentes options du projet et de mesurer les enjeux de cette opération d'aménagement du territoire.

Monsieur Jean-Jacques POILVERT informe le Conseil Municipal qu'une délégation d'agriculteurs s'est rendue aux permanences de la DREAL pour exprimer leurs inquiétudes concernant les aménagements prévus sur la section Ouest comprise entre la Croix de l'Étaloir et la déviation de MERDRIGNAC. Ainsi, la desserte de la Croix de l'Étaloir est évoquée et notamment l'accès au garage. Il est précisé que le rapport indique qu'un échangeur au niveau de la Croix de l'Étaloir n'est pas justifié.

La grosse problématique repose sur la circulation des engins agricoles pour les agriculteurs du secteur. Les élus craignent que le trafic routier s'amplifie dans le Bourg de Laurenan au détriments de la voirie communale.

Après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, le
Conseil Municipal

- DEMANDE la création d'un échangeur à « La Croix de l'Étaloir » pour préserver d'une part l'activité du garage existant et d'autre part pour permettre la circulation des engins agricoles, conséquents et éviter à tout prix le passage de camions et d'engins agricoles dans le Bourg de Laurenan dont le futur aménagement ne pourra supporter une telle circulation.

Certifié exécutoire
Reçu en Sous-Préfecture
le :
Publié ou Notifié
le :

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Pour copie conforme,

Le Maire
Valérie PICHANE-JABART



Sujet: Tr: Tr: RE :Re: RE :RN164 Plémet

De : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 04/03/2015 09:28

Pour : "DELYS Alberte (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <Alberte.DELYS@developpement-durable.gouv.fr>

Copie à : LECOURSONNAIS Denis - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT <Denis.Lecoursonnais@developpement-durable.gouv.fr>

Ci-dessous le mail d'envoi de la délibération que je t'ai donnée à enregistrer ce matin.

REÇU LE

- 4 MARS 2015

DREAL/IST

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

Sujet:Tr: RE :Re: RE :RN164 Plémet

Date :Wed, 04 Mar 2015 08:12:08 +0100

De :"SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>

Organisation :DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Pour :GOMI Patrick - DREAL Bretagne/IST/MOAI <patrick.gomi@developpement-durable.gouv.fr>, "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>, "NEVEU Jean-Claude (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <JeanClaude.Neveu@developpement-durable.gouv.fr>, "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>

DCM Laurenan approuvant le bilan de la concertation pour Plémet

DCM Laurenan sur la concertation pour Merdrignac

Gilles SIMON
DREAL Bretagne/IST/DMOI
tel 02 99 33 44 86
fax 02 99 54 85 23

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

Sujet: RE :Re: RE :RN164 Plémet

Date : Tue, 3 Mar 2015 17:41:33 +0100 (CET)

De : > . COMMUNE DE LAURENAN (par Internet) <mairie.laurenan@wanadoo.fr>

Répondre à : . COMMUNE DE LAURENAN <mairie.laurenan@wanadoo.fr>

Pour : SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT <Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>

Bonsoir,

Vous trouverez en pièce jointe la délibération du 25 février 2015, visée du 03/03/2015, portant sur le bilan de concertation pour la RN 164 sur le secteur de PLEMET.

Je vous joins également une délibération de la même séance portant sur l'aménagement de la RN 164 sur le secteur de MERDRIGNAC.

Vous souhaitant bonne réception de ces 2 documents.

Cordialement

Nathalie Massé
Secrétaire de Mairie de Laurenan

----- message d'origine -----

De : "SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"
<Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>
*date *mar. 03/03/2015 08:33 (GMT +01:00)
*À : *". COMMUNE DE LAURENAN" <mairie.laurenan@wanadoo.fr>
Objet : Re: RE :RN164 Plémet

merci pour l'info

Gilles SIMON
DREAL Bretagne/IST/DMOI
tel 02 99 33 44 86
fax 02 99 54 85 23

Le 02/03/2015 17:06, > . COMMUNE DE LAURENAN (par Internet) a écrit :
> Bonsoir
>
> Elle est en cours d'envoi au service légalité. Dès que j'ai le
visa de
> la Sous-Préfecture, je vous l'a transmets. Cette délibération
date du 25
> février 2015.
>
> Cordialement
>
> Nathalie Massé
> Secrétaire de Mairie de Laurenan
>
> ----- message d'origine -----
> *De :* "SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure
> routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"
> <Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>
> *date *lun. 02/03/2015 17:01 (GMT +01:00)
> *À : *"mairie.laurenan@wanadoo.fr" <mairie.laurenan@wanadoo.fr>
> *Objet :* RN164 Plémet
>
> bonjour
> Merci de m'envoyer l'avis du conseil municipal sur le bilan de la
> concertation
>
> URGENT
>
> Cordialement
> --
> Gilles SIMON

MAIRIE



22230
CÔTES D'ARMOR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Merdrignac, le 30 mars 2015

REÇU LE
- 1 AVR. 2015
DREAL/IST

Préfecture Région Bretagne
DREAL
A l'attention de Paul Moiteaux
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES Cedex 09

Affaire suivie par
Mme Angée – Maire
Mme Ducher – DGS
Tel : 02 96 28 41 11

Propositions mise en 2x2 voies de la RN164

Monsieur,

Nous vous transmettons par cet envoi les avis et propositions concernant la mise en 2x2 voies de la RN164 sur le secteur de Merdrignac. Ces propositions sont précisées via une délibération mais aussi sur support graphique et documents gravés sur le disque ci-joint.

L'ensemble du conseil municipal tient à attirer votre attention sur l'investissement des participants et la qualité de leur travail sur ce sujet. En effet, riverains, agriculteurs, entrepreneurs se sont associés pour trouver les meilleures propositions possibles à cet aménagement indispensable pour notre territoire.

C'est pourquoi nous nous permettons d'appuyer leur demande d'une rencontre sur le terrain avec les responsables de ce dossier de manière à mieux expliquer leurs propositions.

Dans l'attente d'une réponse favorable, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Régine Angée

Conseillère Générale

Maire de Merdrignac



Département des COTES D'ARMOR

Arrondissement de DINAN
Commune de MERDRIGNAC

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

DATE DE CONVOCATION : 17 Mars 2015

DATE D'AFFICHAGE : 17 Mars 2015

Nombre de conseillers en exercice : 23

Nombre de présents : 22

Nombre de votants : 23

L'an deux mil quinze le 25 mars à vingt heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué le 17 mars 2015, s'est réuni à la mairie, en séance publique, sous la présidence de Madame Régine ANGEE, Conseillère générale, Maire.

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

Absent excusé : LEMAIRE Alain (Pouvoir à BAZIN Pascal)

PROJET D'AMENAGEMENT A 2X2 VOIES DE LA RN164 – AVIS DE LA COMMUNE DE MERDRIGNAC

Mme Angée, Maire, rappelle que suite à la réunion publique, deux réunions du groupe de travail ont eu lieu ainsi que des séances de travail de groupes de riverains et d'agriculteurs qui ont étudié et préparé des propositions sur les secteurs Est et Ouest. Une synthèse en est ressortie lors d'une dernière réunion le samedi 21 mars.

SECTEUR EST

La variante 4 est retenue avec des modifications proposées. Refus des autres variantes.

PROPOSITIONS

- A partir du tracé qui est proposé page 41 du dossier de concertation, et en s'écartant de la voie verte pour se rapprocher au plus près possible du chemin de remembrement n° 46, nous proposons de redescendre pour traverser la nationale existante, après l'accès au village de la Harmonie.
- Au niveau des Gautrais créer une bande boisée pour préserver le village des nuisances sonores.
- Les villages le Bout du Bois, Lesserheu, la Harmonie, Crillan et l'accès à toutes les terres agricoles seront desservis comme ils le sont aujourd'hui. Cela permettrait aussi de replacer le passage grande faune au centre de la forêt.
- Cet itinéraire ne nécessiterait aucune voie de desserte à construire et la RN 164 actuelle resterait la voie de substitution

AVANTAGES

- Ce tracé permet d'éviter les sites d'exploitation agricole, protège les villages de La Ville Cocotrie, la Cariais, Le Chêne de la Lande, Les Gautrais, le Bout du Bois et la Harmonie
- Il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions de maisons et cela occasionne moins d'impact sur le milieu humain. Au Nord aucune habitation à supprimer.

- Cette solution ne nécessite aucune voie de substitution
- La route actuelle sera plus sécurisante pour les entreprises au niveau de la Cariais.
- Le paysage sera plus varié pour les usagers de la route.
- L'emprise sur la forêt reste équivalente.
- Les émissions de particules auront moins d'effets sur le milieu humain et seront plus facilement absorbées par la végétation
- On préserve la voie verte à son emplacement actuel

INCONVENIENTS

- Perte de vitrine, perte d'activités importantes pour le garage MTT à Penhouët Riant qui nécessitera soit une indemnité, soit de proposer un autre site d'installation
- Impact sur la forêt
- Nécessite de rétablir un accès aux parcelles situées au Nord des Gautrais

SECTEUR OUEST

La variante C est retenue avec des modifications proposées. Refus des autres variantes.

Les repères A, B, C, D, E, F, G etc. font référence aux supports graphiques fournis en pièces complémentaires.

PROPOSITIONS

A LA CROIX DE L'ETALLOIR

1°) création d'un échangeur « A » complet au niveau de la Croix de l'Etaloir

- **Les motifs**
 - Activité du garage ainsi que des chambres d'hôtes au château de la Hersonnière.
 - Création d'une zone d'activité future.
 - Projet d'implantation d'une borne de recharge de véhicules électriques.
 - Accès des camions de livraisons vers les villages de St-Guénaël, La Folie, Gologouët et vers St-Vran.

2°) Création d'une route de substitution « B1 » qui partirait de la Croix de l'Etaloir jusqu'à la sortie « Tertignon » en utilisant les parties existantes.

- **Les motifs**
 - Eviter aux usagers du Sud de Laurenan de passer par Gomené pour se rendre à Merdrignac.
 - Trajet beaucoup plus court pour les engins agricoles.
 - Réalisation moins coûteuse que le projet de réfection de l'itinéraire prévu.
 - La RD 22 est impraticable par les camions et engins agricoles.

AU FERTIER

1°) Réaliser une voie de substitution longeant la RN par le Sud au niveau du village du Fertier « C ».

2°) Remonter la RN vers le Nord pour s'écarter de la maison de M. Malard « D »

3°) Doubler le pont existant au lieu dit Kernué

- **Avantage**

- Beaucoup plus économique car évite la création d'un pont, puisque la voie de substitution resterait au Sud de la RN.

AU CONTOURNEMENT DU CENTRE VILLE

1°) Refus catégorique du passage de l'itinéraire de substitution par la Rue du 19 mars.

- **Les motifs**

- Eviter le trafic dans une zone résidentielle en prévision de développement.
- Eviter le trafic devant le Lycée du Mené (Rue du Porhoët) route déjà très fréquentée par les poids lourds de livraison vers l'entreprise Kermené de Collinée.

2°) Créer des voies de substitution

- Proposition d'une voie de substitution en passant au Nord de la Boudardière « G » pour rejoindre la RD 793
- Création d'une voie de substitution longeant la RN entre la RD 793 (Ménéac) et la RD 126 (Brignac) « E »
- Création d'une voie de substitution longeant la RN entre la RD 126 (Brignac) et la RD 6 (Illifaut) avec un contournement de l'entreprise « VOLVICO » pour rattraper la RD 6 « F1 » ou « F2 ».

REMARQUES

Revoir les emplacements des aires de repos qui ne sont pas adéquats, compte tenu des risques sanitaires pour les élevages et l'impact sur le milieu agricole

Une association de tous les riverains (propriétaires des terres concernées) est en cours de création pour soutenir ce projet

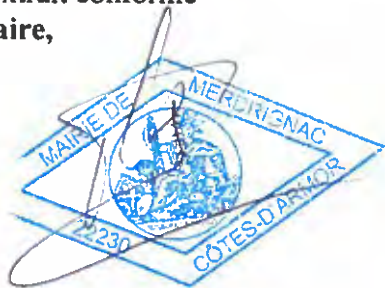
Une visite sur place des services de la DREAL, avec les élus et riverains s'impose afin d'échanger sur le terrain sur ces propositions.

L'assemblée salue la qualité du travail fourni par les comités de pilotage, et espère que leurs propositions seront entendus par les maîtres d'ouvrages de cet aménagement.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal approuve à l'unanimité l'avis argumenté détaillé ci-dessus.

Pour extrait conforme
Le Maire,

Transmis en Sous Préfecture le : 31 MARS 2015



ARRONDISSEMENT : DINAN

CANTON : MERDRIGNAC

COMMUNE de GOMENE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

DATE CONVOCATION : 23/03/2015

L'an deux mille quinze le 3 avril à 20 H 30, le CONSEIL MUNICIPAL, légalement convoqué, s'est assemblé à la Mairie, sous la présidence de M. LEVEAU M. – MAIRE -.

NOMBRE de CONSEILLERS :

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

EN EXERCICE : 15

PRESENTS : 14

Absent excusé : Michel HUE

VOTANTS : 14

Secrétaire : Jean-Luc JOUANNO

MISE EN DEUX FOIS DEUX VOIES DE LA RN 164

Le Conseil Municipal, sur la proposition du Maire et après présentation du dossier par Monsieur Gilles MAUGAIN, Adjoint chargé de la voirie,

FAIT SIENNES les propositions émises par la commission de travail qui regroupait des conseillers municipaux de Gomené, Merdrignac et Laurenan, ainsi que de nombreux riverains et utilisateurs de la RN 164.

A l'issue de la concertation publique, la commission de travail précitée a émis le souhait de modifier le tracé proposé afin de répondre aux sollicitations des utilisateurs.

Le Conseil Municipal retient donc la variante « C » sous réserve des aménagements demandés qui ont d'ores et déjà été transmis à qui de droit par la municipalité de Merdrignac.

Certifié conforme,

Le MAIRE



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

L'an deux mille quinze, le vingt-cinq mars, à dix-neuf heures trente minutes, le Conseil Municipal de la Commune de TREMOREL, légalement convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la Présidence de Monsieur Michel ROUVRAIS, Maire ;

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

Absents : Mme CHERIAUX GOUBIN Marie-Thérèse, absente excusée, a donné procuration à Mme QUÉRÉ Sandrine – M. RAFFRAY Jean-Michel, absent excusé, a donné procuration à M. TROTEL Stéphane – Mmes PERTUISEL Marie-Paule, Mme BOUZON Emmanuelle, absentes excusées

Nombre de conseillers en exercice :	15
Présents :	11
Votants :	13

M. GENEVÉE Michaël a été élu secrétaire;

Date des convocations : le 18 mars 2015

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

Monsieur le Maire rappelle que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac.

Une concertation publique sur ce projet s'est tenue du 26 janvier au 20 février conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période chacun a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

A ce titre, M. le préfet de Région a transmis à M. le Maire de Trémorrel le dossier de concertation accompagné des plans des différentes variantes sur la base duquel il doit donner son avis.

M. le Maire dépose sur le Bureau de l'Assemblée le dossier relatif à ce projet.

Entendu l'exposé de Monsieur le Maire et après en avoir délibéré, par 10 voix Pour et une abstention (M. PLARD), le Conseil Municipal,

- **CONSIDERANT** que la variante n°4 consomme le moins de terres agricoles
- **SOUHAITE** que soit retenue la variante n°4.
- **SOUHAITE** que le tracé passe plus au nord dans la forêt de la Hardouiniais et évite également par le nord le village de la Gautraie.
- **DEMANDE** à ce que les voies communales ne servent pas de voies de substitution

Pour expédition conforme
M. Michel ROUVRAIS, Maire,

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Sous Préfecture de Dinan le : 7.1. AVR. 2015..... Et de la publication le : 7.1. AVR. 2015
A Trémorrel le : 7.1. AVR. 2015
Le Maire,






REÇU LE
24 AVR. 2015
DREAL/IST

Saint-Brieuc, le 17 AVR. 2015

Monsieur le Préfet de la Région
Bretagne
DREAL
IST/DMOI
L'Armorique
10 Rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

références 2015 / 3624
service Infrastructures
poste 02 96 62 61 88

Monsieur le Préfet,

Suite aux différents comités de suivi organisés par les services de la DREAL concernant l'aménagement de la RN 164 à 2x2 voies dans le secteur de Merdrignac, vous m'avez adressé pour avis le dossier de concertation.

Les services de la Direction des Infrastructures et des Déplacements ainsi que la Maison du Département de Loudéac ont participé aux comités de suivi et à la dernière présentation publique de concertation le 3 février dernier.

Lors du dernier comité de suivi, j'ai noté la position des collectivités locales et de la Chambre d'Agriculture favorables à la variante C à l'Ouest et à la variante 3 à l'Est.

Au vu du dossier que vous m'avez adressé, j'ai noté l'impact relativement faible sur le réseau des Routes Départementales :

- pour la section Ouest, le dossier présente trois variantes mais aucune d'elles n'intercepte une voirie départementale.
- pour la section Est, le dossier présente quatre variantes numérotées de 1 à 4 (complétées de deux sous variantes) dont les commentaires suivants peuvent être formulés :
 1. les variantes 1 et 4 proposent un aménagement complet de la RN164 en tracé neuf : l'itinéraire de substitution proposé réutilise en conséquence l'actuelle RN164 ; si les caractéristiques de cette voirie sont satisfaisantes, il conviendra cependant d'assurer une remise en état de la couche de roulement avant déclassement,
 2. les variantes 2 et 3 reprennent pour partie la plate forme de l'actuelle RN 164 : sur ces variantes, il convient d'être vigilant sur la qualité de l'itinéraire de substitution. En particulier, le projet actuel propose la réutilisation pour cet itinéraire par des voies communales avec une géométrie sinueuse et un allongement de parcours important. En conséquence, je souhaite attirer votre attention sur ce point particulier qui, s'il devait rester en l'état permettrait difficilement d'envisager un classement dans la voirie départementale.

Conseil
Général



Enfin, j'attire votre attention sur la nécessité d'un réaménagement de qualité pour la partie de voie verte qui pourrait faire l'objet d'une tracé neuf.

Concernant le choix définitif parmi les variantes, il me paraît important que la prochaine réunion du comité de suivi puisse faire le bilan de la concertation publique menée au premier trimestre 2015.

Enfin, j'ai noté lors des réunions préparatoires au CPER 2015-2020, votre souhait d'inscrire avec la Région Bretagne cet aménagement en travaux.

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

Alain CADEC

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by 'CADEC', written over a diagonal line that extends from the bottom left towards the top right.



AGRICULTURES & TERRITOIRES

CHAMBRE D'AGRICULTURE
CÔTES D'ARMOR

Service Territoires,
Economie & Environnement

Objet :
aménagement de la RN 164
dans le secteur de Merdrignac

Dossier suivi par :
Federica Perletta
02.96.79.22.12

Référence :
FP/VA

REÇU LE
26 MARS 2015
DREAL/IST

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports
Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Plérin, le 23 mars 2015

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 2 février 2015, vous m'avez adressé le dossier de concertation sur le projet de mise en 2 x 2 voies de la RN 164 sur le secteur de Merdrignac.

Comme déjà exprimé à plusieurs reprises (courrier de septembre 2014, et dans le cadre des réunions des comités de pilotage), nous avons des observations et des remarques sur le dossier présenté, que vous trouverez ci-après.

En plus de ces observations, nous tenons à préciser, Monsieur le Préfet, le vif souhait de la profession agricole de pouvoir rencontrer vos services travaillant sur ce projet, pour une visite des lieux relative aux points pour lesquels nous demandons des modifications.

En effet, cela permettrait de discuter de nos demandes directement sur place et de pouvoir partager avec vos services notre vision sur le terrain.

D'une manière générale, pour toutes les exploitations agricoles concernées par le projet, il est très important de mettre en place une politique de réorganisation du parcellaire ainsi que des mesures de compensation foncière.

La compensation est un objectif prioritaire à atteindre et pour cela, il sera nécessaire de mettre en place des réserves foncières en partenariat avec la SAFER.

Chambre d'agriculture

Siège Social

4, avenue du chalutier "Sans pitié"
BP 10540 - 22195 Plérin cedex

tél. 02 96 79 22 22
fax 02 96 79 21 00

Email : cda22@cotes-d-armor.chambagri.fr

www.agriculteurs22.com

Etablissement Public
Siret 182 200 014 00013 - APE 9411Z

Concernant la section Ouest

Comme déjà exprimé, dans la partie située au Nord de la RN 164 actuelle, il existe très peu de sièges d'exploitation, en comparaison avec la partie au Sud.

Cela traduit une préférence pour la variante C qui présenterait un moindre impact pour les exploitations de la zone car elle s'éloigne des sièges d'exploitation.

La variante C bis, en revanche, s'approche d'une manière trop importante du site d'exploitation de Kerméré, qui en plus sera impacté par rapport à la perte foncière.

Concernant la section Est

Parmi les différentes propositions, la variante 4 est celle qui impacte le moins l'activité agricole étant donné qu'aucun siège d'exploitation ne se situe au Nord de la RN 164 actuelle.

Par contre cette variante impacte les habitations des Gautrais et donc des éventuels aménagements, visant à contourner par le Nord ce hameau, peuvent être acceptés par la profession agricole, vu que l'accès aux parcelles agricoles restera possible par la RN 164 actuelle.

Concernant les voies de substitution et le rétablissement des circulations :

Plusieurs secteurs sur tout le tracé nous interpellent concernant les voies de substitution.

- **Secteur au Sud du bourg de Merdrignac**

La RN 164 sur ce secteur est une voie de circulation actuellement accessible aux engins agricoles. De nombreux exploitants l'empruntent pour les besoins de leur exploitation : transfert d'animaux entre sites, exploitation des terres, récoltes, fourrages, livraisons...

Cette circulation ne sera plus possible lorsque la mise en 2 x 2 voies sera réalisée, privant ainsi les exploitants de cet axe.

Or dans votre projet, vous avez prévu une voie de substitution qui passe au nord de la RN 164 et qui aurait pour conséquence d'amener le trafic agricole dans une zone urbaine (habitation et activité) de la ville de Merdrignac. Cela ne peut pas nous satisfaire.

Nous demandons donc de prévoir cet itinéraire de substitution au sud de la RN 164 et non au nord comme prévu actuellement.

Cet itinéraire, entre la RD793 et la RD6 en passant sous la RD126, pourrait emprunter en partie des voies existantes, et en partie devra se faire en tracé neuf.

- **Secteur entre l'échangeur de la Lande aux Chiens et la Croix du Taloir**

Comme pour la portion précédente, sur ce secteur, les engins agricoles utilisent actuellement la RN 164 et avec la mise en 2x2 voies cela ne sera plus possible.

De plus, les exploitants agricoles s'inquiètent pour le trafic lié à leurs activités (livraison, collecte...) qui est très important.

Les solutions apportées par le projet actuel ne peuvent pas satisfaire la profession agricole vu que les routes pour un éventuel détour ne sont pas conçues ni appropriées pour de tels engins agricoles.

Nous demandons donc qu'un échangeur complet soit prévu au niveau de la Croix du Taloir et qu'une voie de desserte soit prévue au nord de la RN 164 entre la Croix du Taloir et le Pont Neuf, pour venir se raccorder à la route du village de Tertignan.

Cet itinéraire est indispensable pour les exploitants de la commune de Laurenan qui, s'ils doivent prendre la direction de Merdrignac, pourront aisément accéder à la route de substitution.

Restant à votre disposition pour toutes informations complémentaires, veuillez agréer, Monsieur le Préfet, mes salutations distinguées.

Olivier ALLAIN
Président


Sébastien GIRAUDEAU
Le Directeur
de la Chambre d'agriculture
des Côtes d'Armor



PRÉFET DES COTES D'ARMOR

REÇU LE
- 1 AVR. 2015
DREAL/IST

Direction départementale de
la protection des populations

Ploufragan, le 31 MARS 2015

Direction

Affaire suivie par :
Jean-Michel CHAPPRON

Tél : 02.96.01.37.10
Fax : 02.96.01.38.10
ddpp@cotes-darmor.gouv.fr

Horaires d'ouverture :
9h00-12h00 14h00-17h00

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement de Bretagne
Service infrastructures sécurité transports
Préfecture de la Région Bretagne
3, avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 09

OBJET : Recueil d'avis sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

REFER : 1500190/D11500002

P. J. : Dossier de concertation.

Par lettre en date du 29 janvier vous m'avez communiqué pour avis le dossier de concertation concernant la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac.

Après examen du dossier joint, j'ai l'honneur de vous informer que mon service n'a pas d'avis particulier à exprimer.

Le directeur départemental
de la protection des populations



Jean-Michel CHAPPRON

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes
Ouest

Rennes, le 2 avril 2015

Service de l'Exploitation

Avis de la DIR ouest

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

**RN 164 – Concertation de mise à 2x2 voies dans
le secteur de MERDRIGNAC**

Nos réf. : 2015-05-2 N164 Merdrignac

Vos réf. : dossier de concertation

Affaire suivie par : Le Poulichet Loïc

loic.le-poulichet@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 02 99 33 47 49 – Fax : 02 99 33 47 72

Courriel : pesr.direction.diro@developpement-durable.gouv.fr

PJ : cahier de préconisations techniques de l'exploitant pour la conception des infrastructures routières de la DIR Ouest

Cet avis fait suite au courrier du Préfet (DREAL Bretagne/IST/MOAI) du 29 janvier 2015, par lequel sont sollicités les services de la DIRO afin de donner l'avis du gestionnaire sur le dossier de concertation qui a été mis à la consultation du public en février 2014 pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac. Cet avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs et ne porte donc pas sur les réseaux secondaires.

La mise à 2x2 voies de la RN164, comprend la création de 2 sections courantes raccordant le réseau de la RN à 2x2 voies existants à la déviation de Merdrignac existante à l'est et à l'ouest, les propositions de voie de substitution et une aire de repos sont évoquées. Ce nouveau tronçon se raccordera aux deux extrémités sur un réseau à 2x2 voies existant. Ce dossier terminera la présentation de dossier de consultation de mise en service à 2x2 voies de l'ensemble de la RN 164.

Le statut de la route est prévu en route express avec une vitesse de référence de 110km/h, et accès par échangeurs. L'interdistance entre échangeurs nouveaux (5 à 7 kms) correspond au rythme pour ce type de route. Les deux échangeurs de Merdrignac existants et interdistants de 1250 m entre la fin d'une bretelle d'entrée de l'échangeur de la Ville Hubeau et le commencement de la bretelle de sortie de l'échangeur de La Boudardière sont conservés. A cette mise aux normes de l'itinéraire devra être intégrée la mise aux normes du réseau existant à proximité. Notamment, les deux bretelles isolées existantes aujourd'hui au nord devront être fermées :
- l'une au niveau de Merdrignac (secteur est) ; une nouvelle bretelle sera recréée pour compléter l'échangeur de « la ville Hubeau » en venant de Rennes.
- l'autre bretelle au niveau de Laurenan (secteur ouest) à proximité du ruisseau de Cancaval.

Nous soulignons l'intérêt vis à vis de la sécurité de l'infrastructure du réaménagement de la N164 sur ce tronçon. Celui-ci est jalonné de quelques carrefours et de nombreux accès riverains directs et comme souligné dans l'enquête publique la gravité y est importante. Le trafic est effectivement constaté en plus forte augmentation depuis la mise en service des deux dernières déviations d'agglomération de St Gelven (2010) et de St Caradec (2011), avec sa part de poids lourds correspondant. Le trafic dans l'annexe 2 pris en compte pour la situation actuelle date de 2011.

L'évolution continue de 4 % annuelle du trafic depuis 2011 mérite d'être prise en compte dans le dossier, notamment parce qu'elle est non-courante sur le réseau routier national.

Sur un plan général, les projets d'échangeur à lunettes nous conviennent pour la lisibilité des points d'échange et donc de la lutte contre les prises à contre-sens. La proximité de la voie de substitution se raccordant à la RD713 est très proche de l'échangeur de la Bouchardière. Nous avons bien noté que la voie de substitution ne pourrait avoir une fonction de délestage. Il faut cependant s'interroger sur la circulation de tous les véhicules lents interdits à la circulation sur la RN, dont les engins agricoles et les convois exceptionnels liés au statut de voie express. De même, il serait dommage de ne pouvoir utiliser cette voie occasionnellement lors d'un grave accident à minima pour un sens de circulation, avec une utilisation occasionnelle de délestage.

Ci-après, nous présentons des éléments d'analyse pour chaque variante au regard de l'entretien routier.

SECTEUR OUEST

La variante B (aménagement sur place)

La solution aménagement sur place a l'inconvénient d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients en terme de gêne à l'utilisateur, dus au ralentissement de la réalisation des travaux par la multiplication des phases et par la nécessité d'un phasage exploitation plus conséquent et d'autre part pour l'exploitant par la surveillance et l'intervention nécessitant une présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de signalisation temporaire plus fréquente.

Sans présager de la réponse du gestionnaire de la RD 22 et de la mairie de Gomené, le gabarit de celle-ci ne permettra pas une déviation de trafic des deux sens de circulation de la RN

Problématique bruit : cette variante fait ressortir un impact sur les zones de bruit plus important. Si le traitement de ces zones se traduit par des constructions de murs de protection contre le bruit, l'incidence financière en entretien courant à moyen terme risque de ne pas être neutre. De plus, des accès à l'arrière pour l'entretien de ces murs anti-bruit devront être étudiés.

Les variantes C (variante nord) et A (variante sud)

Ces deux variantes sont deux projets acceptables pour la DIRO, en terme de gestionnaire. La conservation des zones humides a un impact a priori fort à proximité d'une route importante. La solution C nous paraît plus attractive pour une meilleure intégration dans les milieux existants.

Par contre, il nous est difficile de prioriser les solutions C et Cbis, tout en soulevant deux remarques pour la variante C :

- une étude plus approfondie devra être réalisée afin d'éviter la réalisation d'une déviation temporaire au moment des travaux de raccordement
- la présence d'un écran anti-bruit paysager constitué de merlon nécessite de prévoir un accès pour l'entretien par des engins mécanisés classiques des centres d'exploitation sur toutes les faces.

SECTEUR EST :

En préalable à toutes les variantes est, la proximité du bois incite à isoler la RN par des clôtures à grandes faunes pour limiter les intrusions d'animaux sur la chaussée.

La variante 1 et 1 bis :

Ces variantes paraissent les mieux intégrées au paysage et permettent de conserver un itinéraire de substitution de bonne qualité.

La variante 2 « aménagement sur place »:

La solution aménagement sur place a l'inconvénient d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients en terme de gêne à l'utilisateur, dus au ralentissement de la réalisation des travaux par la multiplication des phases et par la nécessité d'un phasage exploitation plus conséquent et d'autre part pour l'exploitant par la surveillance et l'intervention nécessitant une présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de signalisation temporaire plus fréquente.

Problématique bruit ; Cette variante fait ressortir un impact sur les zones de bruit plus important. Si le traitement de ces zones se traduit par des constructions de murs de protection contre le bruit,

l'incidence financière en entretien courant à moyen terme risque de ne pas être neutre. De plus, des accès à l'arrière pour l'entretien de ces murs anti-bruit devront être pris en compte .

Les variantes 3 , 4 et 4 bis :

Les talus de déblais et de remblais de grandes hauteurs nous incitent à être très critiques sur cette proposition sur le plan entretien . Dans le cas où ces variantes seraient retenues , la construction de risberme serait à étudier.

POINTS DIVERS :

Nous insistons sur la nécessité d'acter les transferts de domanialité concernant l'ancienne RN et les nouvelles voies ainsi que les nouveaux ouvrages d'art dès l'enquête publique.
Il est souhaitable que le décret de déclaration d'utilité publique en prenne acte afin d'éviter toute gestion de double itinéraire par le service gestionnaire de la DIRO après mise en service de la nouvelle RN. Les emprises du domaine public après rétrocessions devront être aussi réduites que possible afin de limiter l'entretien des dépendances. De même, on s'attachera à privilégier des aménagements paysagers les plus sobres en entretien (talus limités en hauteur et pente, essences végétales autochtones, etc) Concernant la domanialité des ouvrages d'art pour éviter toute ambiguïté entre les gestionnaires, il sera appliqué l'Article L2123-9 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Une voie de substitution est bien précisée dans le dossier DUP ; nous rappelons qu'elle peut avoir occasionnellement une utilité de délestage, et donc il est souhaitable que la largeur de la couche de roulement pour les deux sens de circulation soit au minimum de 6m.

Le principe d'aire de repos est effectivement à retenir, la localisation de celle-ci devra découler d'une étude spécifique sur l'ensemble du réseau . Le positionnement à une heure de route de Rennes est intéressante et recueille l'aval de la DIRO. Elle pourra venir en complément de celle de Rostrenen. Le dossier propose l'éventualité que l'aire soit réalisée au niveau de Plémet ou de Merdrignac : nous ne voyons pas d'incidences sur l'ensemble de l'itinéraire. A partir de l'aire de St Gilles, l'interdistance entre les aires variant de 50 à 60km. Nous serions plutôt favorables à la réalisation d'une aire unique accessible dans les deux sens de circulation pour faciliter les tâches de surveillance et d'entretien. De plus, on peut penser que la sécurité est meilleure via une fréquentation plus importante en heures creuses . Par contre, nous attirons l'attention sur la croissance du trafic et notamment poids lourds, engendrant un besoin de stationnement spécifique important, ou avec une réserve foncière à proximité pour extension possible, y compris l'intégration des zones de contrôle des poids lourds sur l'itinéraire.

Conclusion :

Secteur Est : la variante 1 est la variante la mieux intégrée et la plus courte en linéaire. Elle permet avec la variante 1bis de maintenir une voie de substitution correcte facilitant l'exploitation du réseau en cas de déviation nécessaire de la section courante et autorisant la circulation des véhicules lents hors RN nécessaire au statut de route express proposé.

Secteur Ouest : les variantes A et C nous semblent préférables. Par contre, pour la variante C l'emprise de murs anti-bruit par merlons végétalisés paraît difficilement réalisable au droit de la route nationale existante.

Le Responsable du district de Saint-Brieuc


Henri BOULLY

Copie à : PESR / SEM



REÇU LE
11 MARS 2015
DREAL/IST

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

- 6 MARS 2015

Rennes, le

**Direction régionale
des affaires culturelles**

Le Directeur régional des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

à

Affaire suivie par
Jean-Yves TINEVEZ
Ingénieur de recherche
Poste : 02 99 84 59 02
jean-yves.tinevez@culture.gouv.fr

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. Paul Moiteaux
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 09

Réf : SRA/

15 - 173

Objet : Projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Merdrignac

Réf : Votre courrier IST-DMOI-PM-D018 du 29 janvier 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.

Je vous saurais gré de me faire parvenir le projet d'aménagement retenu à l'issue des procédures de Déclaration d'Utilité Publique.

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 0,54 € 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 informe toutefois que peuvent bénéficier d'une prise en charge du coût de la fouille préventive par le Fonds National d'Archéologie Préventive (F.N.A.P.), les cas prévus par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur (Code du patrimoine, notamment les articles L.524-14 et R.524-24), c'est-à-dire :

- les constructions de logements à usage locatif construits ou améliorés avec le concours financier de l'Etat, en application des 3° et 5° de l'art. L.351-2-, art. L.472-1 et L.472-1-1 du Code de la construction et de l'habitation, au prorata de la surface hors œuvre nette effectivement destinée à cet usage ;
 - les constructions de logements réalisés par une personne physique pour elle-même ;
- y compris lorsque ces constructions sont effectuées dans le cadre d'un lotissement ou d'une zone d'aménagement concerté.

Les demandeurs des deux premiers cas cités peuvent donner mandat à l'opérateur, conformément aux dispositions prévues par l'article R.524-30 du Code du patrimoine. Vous pourrez consulter à cet effet l'arrêté du 2 juin 2006 portant définition du contenu de la demande de prise en charge du coût de la fouille et des pièces à produire pour la constitution du dossier.

La réalisation des fouilles préventives ne rentrant pas dans les cas de figure précédents peuvent faire l'objet de demandes de subvention par le maître d'ouvrage auprès du F.N.A.P.

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



Stéphane DESCHAMPS
Conservateur régional de l'archéologie



DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages - 208
	Garance n° 2014- 003388

Affaire suivie par :
 Françoise Le Page. Tel : 02 99 33 44 48
 Luc Morvan. Tel : 02 99 33 44 39
 Fax : 02 99 33 44 29
 Réf : SPN/BGP n°

Destinataire de l'avis : service IST

Département : Côtes d'Armor
Communes : Gomené, Merdrignac, Trémoré
Demandeur : État (DREAL)
Nature du projet : Mise à 2x2 voies de la RN164
Contexte réglementaire : Espèces protégées, paysages.

REÇU LE
 15 AVR. 2015
 DREAL/IST

Objet :

Recueil d'avis sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Merdrignac. Le projet consiste à aménager en 2X2 voies deux secteurs, l'un situé à l'ouest de la déviation de Merdrignac, l'autre à l'est de cette déviation.

Biodiversité :

Espèces protégées :

Le diagnostic et les enjeux écologiques :

Le diagnostic écologique du secteur d'étude semble complet. L'aire d'étude s'inscrit dans une zone rurale qui comprend, d'une part, un territoire agricole où alternent terres cultivées, bosquets isolés et nombreux massifs boisés d'importance variée et, d'autre part, des habitations et des zones d'activités le long de la RN164.

Les enjeux du patrimoine naturel sont les suivants :

- La forêt de la Hardouinais, un des plus grands massifs forestiers de Bretagne, inscrite en ZNIEFF de type 2 et réservoir de biodiversité ;
- Les cours d'eau et les vallées associées, constituant des milieux d'espèces comme le Crossope aquatique et le Campagnol amphibie ;
- Le bocage, Le réseau bocager y est relictuel et assez déstructuré, à l'exception des secteurs associés aux vallées. Les haies sont importantes, notamment les chauves-souris entre les gîtes ;
- Les mares et points d'eau, lieux de reproduction pour les amphibiens.

L'étude des variantes :

- La section Ouest de Merdrignac, comprend 3 variantes :

- Variante A : située au sud de la RN164 actuelle, c'est la variante la plus impactante sur le milieu naturel. Elle entraîne la destruction de 6 000 m² de zones humides au lieu-dit Kernué, de 2,4 ha de bois et de 1 300 m de haies. Cette variante crée des coupures dans les espaces boisés. Elle impacte le Triton marbré et ses habitats ;



DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages
	Garance n° 2014-

- Variante B : « aménagement sur place » (ASP). Cette variante est la moins pénalisante pour le milieu naturel : déboisements limités, impact très modéré sur une zone humide de 900 m². Cependant, 3 200m de haies sont arasés ;
- Variante C : ce tracé, au nord de la RN164 actuelle, est intermédiaire au plan des impacts. Il crée une nouvelle coupure dans un secteur agricole, détruit 2 800 m de haies et 2,1 ha de boisements. Une sous-variante C bis détruit un linéaire de haies moins long (2 000 m)

- La section Est, comprend 4 variantes :

- Variante 1 : située au sud de la RN164 actuelle, elle évite la forêt de La Hardouinais. Elle détruit 1 400 m de haies dont certaines comportent des arbres creux, 1,5 ha de bois et 6 300 m² de zones humides. La sous-variante 1bis a un impact moindre sur les zones humides mais crée une nouvelle coupure sur le ruisseau du Pont Herva ;
- Variante 2 : c'est l'aménagement sur place. Elle accentue la coupure en forêt de La Hardouinais. Elle détruit 6 ha de bois et 1 000 m de haies. Ce tracé a un impact limité sur les zones humides mais un impact important sur les boisements et la circulation des espèces ;
- Variante 3 : ce tracé a le même impact que la variante 2 sur le milieu forestier. Le tracé passe à proximité d'étangs fréquentés par la Cordulie à corps fin, libellule protégée ;
- Variante 4 : ce tracé crée une nouvelle coupure dans la forêt de La Hardouinais et détruit 7,4 ha de boisements. Une sous-variante 4bis atténue les incidences sur la forêt (4,1ha de bois détruits).

Au vu de l'examen des impacts, les variantes les moins pénalisantes sur le patrimoine naturel sont :

- Pour le scieur Ouest : la variante « aménagement sur place », à défaut, la variante C.
- Pour le secteur Est : la variante 2, « aménagement sur place ».

Sites et paysages :

Aucune des variantes proposées ne semble réellement acceptable dans le paysage.

Concernant la section ouest, la variante B (aménagement sur place) est présentée comme celle ayant le moins d'impact sur le paysage, ce qui semble être le cas vu l'itinéraire des autres variantes présentées très consommatrices notamment d'espaces naturels et agricoles.

Pour le secteur est, c'est la variante 2 qui semble la plus acceptable même si l'itinéraire empiète sur la forêt de la Hardouinais. D'un point de vue paysager, il ne s'agit pas en effet de la création d'une ouverture sur l'espace forestier mais d'un élargissement d'une voie déjà présente dans le massif.



DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages
	Garance n° 2014-

Conclusion :

Les variantes les moins impactantes sur le patrimoine naturel et le paysage sont :

- Pour le secteur Ouest : la variante B, « aménagement sur place » ou, à défaut, la variante C ;
- Pour le secteur Est : la variante 2 « aménagement sur place ». Cette variante nécessitera la réalisation d'ouvrages de transparence adaptés pour la faune et la mise en place de mesures de compensation à la destruction d'habitats forestiers. Dans les cas où les variantes 4 ou 4bis étaient retenues, une restauration de l'espace forestier sur l'itinéraire actuel de la RN 164 en forêt de La Hardouinais constituerait une mesure de compensation nécessaire sur les plans écologique et paysager.

L'inspectrice des sites


Françoise Le Page

Le chargé de mission « Espèces, biodiversité »


Luc Morvan

Visé le 10 avril 2015,
par le chef de la division
Biodiversité, géologie et paysages


Cyrille Lefeuvre



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

REÇU LE
30 MARS 2015
DREAL/IST

**DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE L'AMENAGEMENT DU LOGEMENT
DE BRETAGNE**

Service infrastructures sécurité Transports
A l'attention de M. MOITEAUX Paul
Préfecture de Bretagne
3, avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 09

Chantepie, le 27 mars 2015.

**OBJET : recueil d'avis sur le projet d'aménagement à 2X2 voies
de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac**

Monsieur,

Le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN 164 sur le secteur de Merdrignac a retenu toute notre attention.

Cet aménagement doit s'inscrire dans une démarche sécuritaire pour les usagers et les professionnels du transport, tout en respectant l'environnement.

Afin de vous apporter une réponse plus circonstanciée, nous consultons la commission technique de la FNTR et reviendrons vers vous courant avril après étude de ce dossier.

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Le Délégué Régional de la FNTR BRETAGNE


Anthony ROUXEL



Le vice-président du Conseil régional de Bretagne
Besprezidant Kuzul-rannvro Breizh

Monsieur Patrick STROZDA
Préfet de la région Bretagne
3 avenue de la préfecture
35026 RENNES Cedex 9

Direction des transports terrestres et des mobilités
Service accessibilité et gares
Personne chargée du dossier : *Evan LETENDRE*
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire
et routière
Tél. : 02 99 27 14 19
Courriel : evan.letendre@region-bretagne.fr

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances

N° : 86571/DITMO/SAG/EL

Rennes, le **24 MARS 2015**

Objet : Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Merdrignac

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 29 janvier 2015, vous sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Merdrignac qui a été soumis à la concertation publique du 26 janvier au 20 février 2015.

Le dossier de concertation afférent, annexé à votre courrier, a permis à la Région d'analyser les différentes variantes proposées sur chacune des sections Ouest et Est, et ainsi de mesurer l'impact de celles-ci sur le territoire traversé.

Sur le secteur Ouest, trois variantes (A, B et C) et une sous-variante (C bis) ont été analysées et comparées dans le dossier de concertation. Au regard des éléments fournis, la variante C semble présenter le meilleur compromis et mieux respecter l'ensemble des milieux humain, agricole et environnemental. Le coût de cette variante est évalué à 25M€ (identique à la variante C bis) contre 22M€ pour les variantes A et B.

Concernant le secteur Est, quatre variantes (1, 2, 3 et 4) et deux sous-variantes (1 bis et 4 bis) ont également été analysées et comparées dans le dossier de concertation. La sous-variante 1bis semble trop contraignante, notamment vis à vis du milieu agricole (coupe une exploitation en deux) et la variante 2, qui prévoit l'élargissement sur place de la RN164, est très défavorable pour le milieu humain : une habitation à acquérir et un nombre très élevé d'habitations situées dans la bande de 100 m du tracé (36) et d'habitations soumises à une ambiance sonore supérieure à 60 décibels. Au regard de l'analyse multicritère, aucune des trois autres variantes (1, 3 et 4) ni la sous variante 4bis ne sort véritablement du lot. En effet, à l'instar de la variante 1bis, la variante 1 est la



plus pénalisante pour le monde agricole. La variante 3, qui est pourtant la seule variante à ne pas avoir de critère jugé « très défavorable », rencontre des problématiques d'itinéraire de substitution étant donné que la majeure partie de son linéaire est en élargissement de la RN164 actuelle. Les variantes 4 et 4 bis sont relativement défavorables pour l'environnement, avec un impact accentué pour la variante 4 bis sur l'habitat (2 habitations à acquérir). Il nous semble ainsi délicat de se baser uniquement sur les éléments fournis dans le dossier de concertation pour émettre un choix de variante sur la section Est. L'ensemble des avis que vous allez recevoir dans le cadre de la présente concertation sera prépondérant et, je l'espère, permettra de s'orienter vers la variante la plus consensuelle qui nécessitera probablement des adaptations. Par ailleurs, je relève la difficulté d'intégrer harmonieusement les tracés au droit des habitations du lieu-dit « Les Gautrais » et suis persuadé que vos services trouveront une solution qui permettra à la fois de desservir convenablement ce lieu-dit mais également de préserver, de manière relative, la quiétude de ce secteur.

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

Le Vice-président en charge de la mobilité
et des transports.



Gérard LAHELLIC

Copie à : M.Poivre (DREAL)



M. le PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE
Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 3 avril 2015

Objet: projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Merdrignac
Dossier suivi par M. Paul MOITEAUX.

Monsieur Le Préfet,

Vous m'avez invité à participer à la consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Merdrignac et je tiens tout d'abord vous en remercier.

Après avoir pris connaissance des documents fournis, je vous fais part ci-dessous de mon point de vue en tant que représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest :

Pour la section Ouest, je soutiens la variante C bis ; en effet, malgré un coût supérieur, il me semble que ce tracé limite au maximum les impacts d'intérêt général qui à mon sens doivent primer sur les intérêts individuels en particulier pour des investissements de long terme.

Pour la section Est, mes faveurs vont à la variante 1 qui semble afficher le meilleur compromis en termes d'impact et pour un budget contenu.

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,

Veillez recevoir, M. Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Ph QUINTIN
Psd Départemental
ACO Côtes d'Armor

Annexe 12 : Communiqué de presse et
principales coupure de presse



Rennes, le 19 janvier 2015

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 Secteur de Merdrignac

Lancement d'une concertation publique

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition. Cet objectif prioritaire est inscrit dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de la Région Bretagne le 13 décembre 2013.

Au-delà des travaux actuellement prévus dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014, l'État et la Région Bretagne ont, dans le cadre de la préparation du contrat de plan 2015-2020, engagé un programme d'études, financé à parts égales, qui vise à définir le contenu des nouveaux projets d'aménagement pour chaque section restant à élargir et à les porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Le projet d'aménagement dans le secteur de Merdrignac prévoit de mettre la RN164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de Merdrignac :

- sur une section ouest, d'une longueur de 4km, qui relie la Croix du Taloir, à l'extrémité du créneau à 2x2 voies de la Lande aux Chiens, à l'extrémité ouest de la déviation de Merdrignac,
- sur une section est, d'une longueur de 5km, entre la déviation de Merdrignac et celle de Trémourel.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé.

Sur la base de ces études, **une concertation publique sur ce projet est organisée du 26 janvier au 20 février 2015.**

Les objectifs de cette concertation sont :

- > **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > **Écouter** les avis de la population et de ses représentants
- > **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

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

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État, en lien avec le Conseil Régional, de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

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 Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémorel,
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Chacun est invité à participer à la :

réunion publique
organisée **le mardi 3 février 2015 à 18h30**,
salle des fêtes de Merdrignac - 13 rue Chanoine Le Texier - 22230 Merdrignac.

Les services de la DREAL organiseront également une **permanence**, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, **le vendredi 6 février 2015 de 10h à 17h**, à la mairie de Merdrignac.

Et pour participer ?

Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions :

- par courriel à l'adresse suivante : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr
- dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémorel, pendant la période de concertation et consultables pendant les horaires d'ouverture des mairies.

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

Une réunion publique sur la RN164, le mardi 3 février

Merdrignac - 23 Janvier

écouter

2 x 2 voies en projet



La RN 164 sera mise en deux fois deux voies dans les prochaines années, dans deux secteurs autour de Merdrignac : À l'est, jusqu'au lieu-dit Les Trois Moineaux, sur une longueur de 5 km, et à l'ouest, jusqu'à la Croix de l'Étaïloir, sur une longueur de 4 km.

La partie actuellement 2x2 voies, située entre les deux sections, sera conservée. Quatre communes sont concernées : Gomené, Laurenan, Merdrignac et Trémoré.

Donner son avis

« Ce projet s'inscrit dans l'objectif d'aménagement intégral à 2x2 voies de l'ensemble de la RN 164, pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne. L'État et la région Bretagne mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition, inscrite dans le pacte d'avenir pour la Bretagne, signé par le Premier ministre le 13 décembre 2013 », précisent les représentants la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement (Dreal).

Celle-ci est chargée d'effectuer les études de ces projets afin de proposer au comité de suivi différents tracés. Ce comité réunit l'État, le conseil régional, le conseil général des Côtes-d'Armor et associe les élus locaux concernés, les chambres d'agriculture et de commerce et les associations de protection de l'environnement.

La concertation publique sur plusieurs tracés se déroulera du 26 janvier au 20 février. « Les objectifs de cette concertation sont d'informer le plus largement possible tous les publics concernés par le projet, d'écouter les avis de la population et de ses représentants, de dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement. »

Au terme de cette concertation, il s'agira pour l'État, en lien avec le conseil régional, de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera rendu public.

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier d'études dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémoré ou en le téléchargeant sur le site de la Dreal (www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr).

Chacun est invité à faire connaître son opinion dans les registres d'expression disponibles dans les mairies concernées ou par courriel à RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr.

Mardi 3 février, à 18 h 30, réunion publique à la salle des fêtes.

Tags : Merdrignac

Les différents scénarios de la mise en 2x2 voies de la RN164

Merdrignac - 05 Février

écouter



Facebook

Twitter

Google+

Achetez votre journal numérique

Mardi, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Bretagne a organisé une réunion publique sur la mise à 2x2 voies des deux secteurs autour de Merdrignac : à l'est jusqu'aux Trois-Moineaux, sur 5 km, et à l'ouest jusqu'à la Croix-de-l'Étaloir, sur 4 km. Jusqu'au 20 février, la population peut donner son avis sur les quatre variantes.

À l'issue de la concertation, une seule variante sera retenue pour chacun des deux tronçons et son étude sera approfondie. Six à huit ans seront nécessaires avant la mise en service des nouveaux tronçons.

Actuellement, 7 000 véhicules par jour empruntent la RN164, à hauteur de Merdrignac. La prévision de trafic est de 11 000 véhicules à l'horizon 2035. La mise en 2x2 voies de la RN164 est un enjeu de développement économique, un enjeu agricole et environnemental, avec la forêt de la Hardouinais.

« Un projet d'utilité générale »

Régine Angée, présidente de la communauté de communes, a souligné « l'importance de la mise en 2x2 voies pour l'attractivité de notre territoire. C'est un projet d'utilité générale ».

Le projet va éviter au maximum les impacts sur les aspects humains, agricoles et environnementaux et compenser ceux-ci.

Actuellement quatre échangeurs existent. Ceux de la Ville-Hubeau et des Trois moineaux seront complétés. « Les variantes présentées ne sont pas les tracés définitifs », a précisé le représentant de la Dreal. Sur le tronçon ouest, le devenir du garage de l'Étaloir et l'impact sur les exploitations de Kermeré et du Chêne-Creux ont été largement évoqués.

La variante passant au nord de la RN164 serait privilégiée par le comité de pilotage local.

Dans le secteur est, la variante passant au nord du Chêne-de-la-Lande serait privilégiée, avec des modifications au niveau de la Gautraie. Le coût des travaux s'élèverait à environ 57 millions d'euros.

Un bilan de la concertation sera établi et rendu public. Il est possible de consulter le dossier d'études dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémoré ou sur le site de la Dreal (www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr).

Des registres d'expression sont disponibles dans les mairies ou par courriel à RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr.

Une permanence sera assurée par la Dreal, le vendredi 6 février, de 10 h à 17 h, à la mairie de Merdrignac.

BRETAGNE

RN 164. Une concertation publique pour l'aménagement du secteur de Merdrignac

22 janvier 2015

Dans le cadre de la poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164, une concertation publique va être lancée pour le secteur de Merdrignac.

Le projet d'aménagement prévoit de mettre la RN 164 sur 2x2 voies sur une longueur de 4 km, entre la Croix du Taloir et l'extrémité ouest de la déviation de Merdrignac ; et sur une longueur de 5 km, entre la déviation de Merdrignac et celle de Trémoré. La Dreal Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé. Sur la base de ces études, une concertation publique sur ce projet est organisée du 26 janvier au 20 février, pour informer le plus largement possible tous les publics concernés, écouter les avis de la population et de ses représentants. Au terme de cette procédure, un bilan de la concertation sera établi et rendu public. Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier qui présente les études menées et les différents scénarios d'aménagement étudiés dans les mairies de Laurenan, Gomené, Merdrignac et Trémoré ; ou en le téléchargeant sur le site de la Dreal Bretagne (www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr). Une réunion publique est organisée le mardi 3 février, à 18 h 30, à la salle des fêtes de Merdrignac, 13, rue Chanoine Le Texier. Les services de la Dreal organiseront également une permanence, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, le vendredi 6 février, de 10 h à 17 h, à la mairie de Merdrignac. Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions, par courriel, à l'adresse suivante : RN164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr