

RN164

Déviation de Caurel / Liaison Mûr-de-Bretagne – Colmain



DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE K : MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROBATION
0	31 Mai 2018	Première émission	G. CLEC'H	A. de BODARD	G. GEFFROY

SOMMAIRE

1	CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	4
2	ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT	4

Synthèse de l'avis

1 CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

1.3 L'opération présentée

Recommandation de l'Autorité Environnementale : l'Ae recommande de faire figurer dans le dossier le calendrier prévisionnel complet des aménagements de la RN 164, notamment celui de la présente opération sur le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Réponse du MOA : ces éléments sont présentés dans la pièce B § 1,1, et également aux pièces E7 au § 2,3 et pièce G au § 3,1,3) :

« Études, procédures et financements doivent être conduits afin de permettre à l'horizon 2020 l'engagement de la quasi-totalité des travaux de mise à 2x2 voies sur les sections restantes :

- dans le secteur de Merdrignac, après une DUP obtenue le 27/11/2017, l'engagement des travaux de la section Est en 2020 et de la section Ouest au-delà de 2020,
- dans le secteur de Châteauneuf du Faou, avec des travaux engagés depuis début 2017, jusque 2020
- dans le secteur de Rostrenen, après une DUP obtenue en 2015, une première phase de travaux à partir de fin 2018/début 2019, une seconde à partir de fin 2019/début 2020, et une troisième au-delà de 2020
- dans le secteur de Plémet, après une DUP obtenue le XXXX 2018, des travaux à partir de 2020
- ici, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, compte-tenu de la complexité technique et des enjeux environnementaux, la priorité sera donnée à la réalisation des études nécessaires pour une parfaite information du public dans l'objectif de l'obtention d'une DUP fin 2018/début 2019 et des travaux après 2020. »

2 ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact est de bonne qualité, claire et didactique. Elle nécessiterait cependant une relecture visant à rendre homogènes et à actualiser les informations fournies (par exemple sur le trafic, le nombre

de merlons acoustiques, le nombre de points noirs bruit résorbés), notamment sur la base des compléments apportés aux rapporteurs lors de leur visite.

En effet, La présentation du projet stipule la réalisation de cinq merlons alors que les pièces E9 spécifique aux impacts des infrastructures de transport et E6 relative aux incidences de l'opération en évoquent six. La différence semble provenir du fait qu'un des merlons qui sera réalisé par le maître d'ouvrage n'est pas réglementairement nécessaire.

Réponse du MOA : le nombre de merlon est de 5. La confusion vient du merlon N°3 de Saint-Elouan comportant 2 hauteurs (3,00 et 2,50 m) qui ont été regroupés en un seul merlon.

Les pièces seront homogénéisées

La pièce E6 Analyse des incidences et le Résumé non technique évoquent la résorption de deux points noirs bruit (R47 et R130) alors que la pièce E4 État initial de l'environnement seulement un

Réponse du MOA : actuellement, il existe 2 points noirs bruit (les points numérotés R47 et le R130 dans l'étude acoustique), ces points noirs disparaîtront avec le report du trafic sur la nouvelle voie. Les pièces seront homogénéisées.

2.3 Analyse des impacts du projet, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et suivi des mesures et de leurs effets

2.3.3 Impacts en phase d'exploitation

2.3.3.3 Milieu naturel

L'option retenue consistant à franchir la vallée du Poulancre par un viaduc haut, cette zone sensible est largement évitée. Le maître d'ouvrage a déjà opté pour quatre piles de surface réduite, présentant moins d'impact que les trois initialement prévues, dont le positionnement sera déterminé de façon à réduire leur impact au minimum.

Le choix de la variante retenue permet d'éviter les milieux les plus intéressants, notamment à la hauteur du Poulancre et ceux de la boulaie tourbeuse du Martray, et de limiter l'impact du projet sur les boisements de feuillus. Néanmoins, sa réalisation conduira à la suppression de 11,1 ha de bois et de 4 030 ml de haie, compensés par la plantation de 12,6 ha de bois de haute tige, issus d'essences locales, de 3,9 ha de boisement lâche en accompagnement des passages à grande faune, et 2 ha de massifs

arbustifs, ainsi que de 5 030 ml de haies bocagères et 1 000m l de haies arbustives, en cohérence avec l'insertion paysagère du projet.

Il est précisé que l'abattage des arbres et haies aura lieu avant que la température nocturne n'atteigne 6°C (pour prendre en compte la période de léthargie du hérisson et des chauves-souris), hors période de nidification des oiseaux).

Sur les cartes présentées dans le dossier, il apparaît cependant que les haies replantées se situent essentiellement en bordure de la chaussée, de façon plus paysagère que fonctionnelle a priori.

Recommandation de l'Autorité Environnementale : l'Ae recommande d'affiner et de diversifier le positionnement des haies, de façon à rendre plus explicite leur fonctionnalité en tant que refuge, habitat ou corridor.

Réponse du maître d'ouvrage : le § 6.2.6 « Les fonctionnalités biologiques des boisements et des haies de la pièce E6 » présente bien une analyse comparée des fonctionnalités des haies et boisements impactés et des haies et boisement compensatoires.

Le § 6.2.6 c) est précisé avec la rédaction nouvelle suivante :

Les haies implantées ont visé à rétablir des connexions détruites en redistribuant les déplacements de la faune vers des passages à faune. Cette redistribution se fait latéralement par rapport aux axes de déplacement que la route vient couper, le long de la route. Par ailleurs, ces plantations joueront également le rôle d'habitat et de ressource alimentaire pour l'ensemble de la faune : invertébrés, amphibiens en phase terrestre, reptiles, oiseaux (nidification, refuge), mammifères.

Ainsi, il est prévu :

- Secteur de Kermur : l'objectif des plantations sur ce secteur est de favoriser les connexions entre les boisements de la vallée de Poulancre et les boisements situés au nord de la RN164, eux-mêmes connectés au passage à grande faune implanté sur le secteur de Tréfaut. Ces haies joueront plus particulièrement un rôle dans les déplacements des grands mammifères mais, rétablissant des connexions entre certains boisements, elles joueront un rôle dans les déplacements de l'ensemble de la faune.
- Vallée de Poulancre : les plantations sur cet axe majeur de l'aire d'étude constituent une part importante de l'ensemble des compensations du projet. Ces plantations visent à restaurer des connexions dans les boisements au sein de la vallée de Poulancre, mais également entre la partie Natura 2000 de la vallée de Poulancre et les secteurs boisés situés en aval. Elles joueront notamment un rôle particulier pour les déplacements de la grande faune, de la loutre et des chauves-souris, groupes faunistiques pour lesquels la vallée présente un intérêt particulier. Elles pourront également constituer un habitat pour les amphibiens en phase terrestre, l'implantation de mares étant prévu dans le cadre des mesures compensatoires de zones humides.

- Versant agricole de Curlan : les plantations réalisées visent à s'appuyer sur le tracé de la route pour créer une connexion entre les boisements de la vallée de Poulancre et le secteur de la voie verte / Curlan. Cette connexion est par ailleurs reliée à un passage à petite faune implanté dans l'axe d'une haie relictuelle présente à l'est de Kerbohalen.
- Vallée du Saint-Guen : l'axe formé par le Saint-Guen structure ce secteur. Les plantations proposées convergent vers ce cours d'eau et vers le passage à grande faune implanté au sien de l'ouvrage de franchissement hydraulique. Outre leur rôle dans les déplacements d'espèces liés à ce passage à faune, ces boisements pourront être exploités par les amphibiens se reproduisant dans les points d'eau situés au nord de la RN164 (étang de Coët Prat par exemple). Il est par ailleurs possible que ces boisements puissent jouer le rôle de relais entre les sites de reproduction situés au nord et au sud de la RN164 puisqu'ils se situent à proximité immédiate du passage à grande faune. Ils pourront ainsi potentiellement jouer un rôle dans les échanges génétiques entre les populations d'amphibiens se reproduisant de part et d'autre de la RN164.
- Vallée du Lotavy : ce secteur comporte un réseau relictuel de haies que l'implantation de haies bocagères dans le cadre des mesures prévues vient conforter. Cela permettra notamment d'accroître l'intérêt de ce secteur pour les chauves-souris et les oiseaux (passereaux en particulier).

Ces plantations de haies et de boisements se concentrent aux abords de la route et au niveau de l'ensemble dédié aux mesures compensatoires au niveau de la vallée de Poulancre. En effet, un aménagement foncier sera associé à la réalisation du projet. Il n'apparaît donc pas pertinent d'engager dès le stade du dossier d'enquête publique DUP du projet routier des plantations en limite de parcelles. En effet, les contours de ces parcelles sont susceptibles d'être redéfinis par l'aménagement foncier, ce qui pourrait entraîner l'arasement des plantations réalisées, et annulerait donc les fonctionnalités de connexion de ces plantations, et retarderait les fonctionnalités d'habitats d'espèces. Les mesures proposées le sont donc aussi dans un esprit de sécurisation des aménagements. En fonction des calendriers respectifs du projet routier et de l'aménagement foncier, il sera évidemment examiné, si cela est possible, les synergies possibles entre les replantations de haies liées aux deux démarches.

Les cartes présentées aux pages suivantes synthétisent les impacts du projet et les mesures prises pour compenser la perte de fonctionnalités écologiques des boisements et des haies.

2.3.3.6 Paysage

Recommandation de l'Autorité Environnementale : l'Ae recommande d'intégrer dans le dossier les photomontages permettant d'apprécier les aspects paysagers du projet, à partir de différents points de vue.

Réponse du maître d'ouvrage : 10 photomontages ont été rajoutés dans la pièce E3

2.3.3.7 Bruit

La modélisation des niveaux acoustiques a été effectuée à l'aide du modèle CadnaA 4.6.153. Son calage fournit des résultats satisfaisants, les quinze points vérifiés donnant des écarts maximaux de -1,8 dB(A) et +1,6 dB(A) entre la mesure et le calcul.

L'Ae note avec intérêt que le maître d'ouvrage a fait le choix, qui va dans le sens d'une meilleure protection des riverains, de considérer l'ensemble de l'opération comme une nouvelle infrastructure, qu'elle soit en tracé neuf ou en aménagement sur place, écartant les difficultés précédemment soulevées quant à l'appréciation du caractère significatif des sections modifiées, consécutives à la définition du scénario de référence.

En revanche, ce choix n'a pas été fait pour les voies transversales ni pour l'itinéraire de substitution, qui conduit à des traitements différenciés des secteurs, selon qu'ils sont recalibrés sur place ou en tracé neuf. Le maître d'ouvrage n'explique pas pourquoi il traite de manière différenciée, pour l'itinéraire de substitution et les voies transversales, les sections en tracé neuf et les aménagements sur place, alors qu'il a adopté un principe vertueux pour la nouvelle route. Par ailleurs, l'étude acoustique n'est pas complète pour les voies transversales et l'itinéraire de substitution, car l'analyse des impacts acoustiques afférents ne figure pas au dossier d'incidences

Recommandations de l'Autorité Environnementale : l'Ae recommande au maître d'ouvrage :

- **d'expliciter la raison pour laquelle il n'a pas appliqué aux riverains des voies transversales et de l'itinéraire de substitution le même principe que celui qu'il a retenu pour la RN 164,**
- **de présenter les résultats de l'analyse des incidences pour toutes les voies transversales et pour l'itinéraire de substitution.**
- **d'engager au plus tôt la réalisation des mesures prévues de protection de façade des treize habitations, pour les protéger également des bruits de chantier.**

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet consistant aux trois quarts en un tracé neuf et à un quart en un aménagement de l'existant, pour simplifier la compréhension et la prise en compte de la réglementation qui est différente dans les deux cas de figure, le maître d'ouvrage a volontairement considéré que l'ensemble du projet était un tracé neuf, ce qui est favorable aux riverains du projet.

En ce qui concerne l'ensemble des autres voiries, qui ne sont pas directement concernées par des travaux, en l'absence de modifications des voiries proches du projet, la question des nuisances sonores

n'est pas à examiner et traiter. Ici, bien qu'il n'y soit pas soumis au regard des dispositions réglementaires, le maître d'ouvrage a bien fait le choix de se préoccuper des éventuelles évolutions à la hausse du bruit aux abords de ces voies. Il a alors appliqué la réglementation applicable aux aménagements sur place, quand bien même ces voies ne font en réalité l'objet d'aucun travaux et font seulement l'objet de reports de trafics dus aux modifications des conditions de circulation dans le secteur que peut provoquer le projet. C'est ainsi que le tronçon de RD767 qui fait la liaison entre la RN164 et le centre de Mûr-de-Bretagne connaît une augmentation des trafics qui nécessite le traitement de 7 habitations.

Par ailleurs, contrairement à ce que relève l'Autorité Environnementale, toutes les voies modélisées dans l'étude de trafic font bien l'objet d'une étude acoustique, présentée tant dans la pièce E6 §11,3 que dans l'annexe E 6-4. Seule la RD767 connaît une hausse de trafic entraînant une hausse de niveau sonore supérieure à 2 dB(A). La principale voie secondaire future, l'actuelle RN164 déclassée, connaît un effondrement du trafic.

Enfin, le maître d'ouvrage prend note de la recommandation de l'Autorité Environnementale quant à la réalisation au plus tôt des protections de façade et fait sien cet objectif.

Aucune modification n'est donc apportée au dossier par rapport à la version qui a été soumise à l'Autorité Environnementale.

2.3.3.8 Air et santé

Les calculs des émissions de polluants et la modélisation de la dispersion des polluants ont été respectivement effectués à l'aide du logiciel Trefic version 4.3.2 édité par Aria Technologie, qui utilise la méthodologie Copert IV et du logiciel Aria Impact version 1.8.2.

Recommandation de l'Autorité Environnementale : l'Ae recommande de reprendre l'étude Air et santé avec la toute dernière version (V) de Copert pour l'évaluation des polluants de l'air.

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour l'estimation des émissions de polluants atmosphériques, l'étude a utilisé le logiciel TREFIC commercialisé par Aria Technologie. La version 5 de TREFIC incluant les facteurs d'émission COPERT V, publiées en décembre 2017, est en cours de finalisation. Elle est en phase de test actuellement et sera commercialisée d'ici l'été 2018.

Les données du parc automobile y sont désormais disponibles jusqu'à 2030 et non plus 2025, et ce parc est basé sur les données IFFSTAR (et non INRETS comme le précédent parc). Le nombre de type de véhicules devient aussi plus important pour tenir compte des nouvelles motorisations actuelles et futures (notamment une forte montée en puissance prévisible de différentes versions d'hybridation).

La version 5 du programme COPERT comporte également effectivement de nombreuses mises à jour des facteurs d'émissions (FE). Cette version comprend entre autre des facteurs d'émission mis à jour pour le CO2 et les NOx. Les différences peuvent donc être notables avec la version antérieure de COPERT, notamment pour les émissions de NOx des véhicules Diesel qui sont revues à la hausse, et collent plus au monde réel (les estimations précédentes étaient basées sur les normes à l'émission pour les Euro5/6...qui n'étaient respectées que pour faire homologuer le véhicule sur cycle d'essai, cf. « Dieselgate » entre autre). Pour les PM10, les évolutions devraient être moins sensibles. Aria Technologie fera une évaluation globale avec la prochaine mise à jour de TREFIC.

En conclusion, le maître d'ouvrage a mené les études avec les données et logiciels disponibles au moment de la production du dossier, avec la même méthode que sur l'ensemble des dossiers déposés sur la RN164 depuis 2014. Il est certain que les nouvelles hypothèses très bientôt applicables permettraient de s'approcher un peu plus d'une certaine forme de réalité, notamment en termes de diversité du parc automobile et d'échéance de mise en œuvre de ce parc. Néanmoins, il faut noter que le parc n'a pas été modélisé au-delà de 2030, alors que nos modélisations sont effectuées à l'horizon 2035 voire plus.

Il importe également de bien noter que, dans le cadre des études d'impact, il convient de ne pas forcément s'attacher aux valeurs absolues issues des estimations en polluants voire de la modélisation de la dispersion des polluants mais plutôt d'analyser les variations de ces valeurs entre les différents scénarios considérés. En réalisant de nouveaux calculs, il y a en effet de bonnes chances que les évolutions restent sensiblement les mêmes entre les différents scénarios puisque les hypothèses de base seront les mêmes.

Le niveau de l'étude sur la qualité de l'air couvre bien les exigences attachées au projet d'aménagement de l'ensemble de la RN 164, même si la valeur du trafic est sous-estimée. En effet, le trafic attendu sur cette section en 2035 et retenu dans ce chapitre est de l'ordre de 8 000 veh/j. L'Ae note que cette valeur est relativement basse puisque l'étude de trafic a estimé qu'elle pouvait atteindre 8 740 véhicules/jour, soit près de 10 % supplémentaires, voire 9 500 veh/j selon le paragraphe « description des hypothèses de trafic » du document E9 « Impacts spécifiques liés aux infrastructures de transport ». Ainsi, près de 20 % supplémentaires peuvent être attendus en termes d'émission.

Recommandation de l'Autorité Environnementale : Même si des progrès peuvent être attendus en matière de véhicules plus propres, l'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts en termes d'émission de polluants et de gaz à effet de serre avec la valeur haute de trafic attendu en 2035.

Réponse du maître d'ouvrage : la lecture de l'AE est erronée.

Une seule et même situation de projet en termes de trafic a bien été prise en compte pour tous les volets du dossier : acoustique, air et santé, évaluation socio-économique...

Les hypothèses de l'étude air et santé sont décrites § 12,2 de la pièce E6. Les niveaux de trafic pris en compte (cf tableau se trouvant dans ce §) vont bien jusqu'à 8740 véhicules/jour (tronçon n°43), ce qui est cohérent avec les résultats de l'étude de trafic présentée en pièce E6 §9,1.

Mais il y a effectivement une incohérence avec le §4 de la pièce E9 qui évoque le chiffre de 9500 véhicules/jours. Cette partie du dossier n'avait en effet pas été mise à jour après la remise à jour des études de trafic en mars 2017 (cf § 8 de la pièce E4-3), qui ont vu l'application des nouvelles hypothèses nationales en matière de prospective de trafic, qui ont revu à la baisse la croissance du trafic à l'avenir, donc le niveau de trafic attendu sur la RN164. Seul ce court passage de la pièce E9 sera mis à jour.

Le dossier présenté examine aussi les effets de l'aménagement de la RN 164 sur d'autres sections

Dans le dossier E7 « Analyse des effets cumulés avec d'autres projets ». La méthode retenue compare la situation de la RN 164 partiellement mise à 2x2 voies correspondant aux sections actuellement à 2x2 voies ainsi que les sections en cours de travaux, à la situation de la RN 164 complètement mise à 2x2 voies, pour conclure que :

- l'évolution n'a pas d'impact sur la qualité de l'air à l'échelle régionale,
- la RN 164 entre Montauban-de-Bretagne et Carhaix subit une modification de trafic significative supérieure à 10 %, de même que des sections de RD 767, RD 8, RD 166, RD 766. Le dossier indique que « la pollution atmosphérique dans le domaine des transports est une nuisance pour laquelle il n'existe pas de mesures compensatoires quantifiables ».

Un bilan carbone de l'opération figure bien au dossier, mais l'Ae relève que la méthode retenue ne prend pas en compte l'effet des sections de la RN 164 déjà mises à 2x2 voies sur le trafic, et donc sur les émissions. Elle n'évalue pas les impacts du projet global de mise à 2x2 voies de la RN 164.

Le calcul des émissions de polluants et de gaz à effet de serre du projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 mériterait ainsi d'être revu et des mesures d'évitement et de réduction du risque sanitaire

avéré, notamment au droit des établissements sensibles situés à proximité du projet, prévues.

Recommandation de l'Autorité Environnementale : l'Ae recommande de compléter le dossier par le calcul des émissions de polluants et de gaz à effet de serre à l'échelle globale de la RN 164 et de proposer des mesures d'évitement et de réduction du risque sanitaire avéré, notamment au droit des établissements sensibles situés à proximité du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, une évaluation des émissions de polluants à l'échelle de l'ensemble des opérations en cours sur la RN164 est bien présentée dans le dossier, en pièce E7 § 2.3.4.2 b). D'une manière générale, il y est rappelé que l'ensemble des projets ont un effet de moins de +1 % à l'échelle régionale sur les trafics, ce qui est donc négligeable. Sur le seul périmètre faisant l'objet d'évolutions de trafic supérieures à plus ou moins 10 %, l'augmentation cumulée d'émissions dus aux projets de Mûr, Merdrignac, Rostrenen, Plémet et Châteauneuf-du-Faou est de 23 %, ce qui est cohérent avec les différentes études air et santé sur chacun de ces secteurs.

Un bilan des émissions de CO2 n'avait effectivement pas été produit, ce qui était le cas dans les dossiers précédents : par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale, la version du dossier soumise à enquête comportera bien dans cette pièce E7 un complément sur ce point.

En ce qui concerne les risques sanitaires liés à la pollution de l'air due au projet, le §14 de la pièce E6 est claire dans ses conclusions : le projet en lui-même n'est pas porteur de risque sanitaire pour les populations sensibles (enfants dans les écoles, personnes âgées de la maison de retraite), l'augmentation limitée des émissions de polluants restant infime par rapport à la pollution de fond, d'origine variée.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

Le projet de doublement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne traverse uniquement l'extrémité Sud du site Natura 2000 « Forêt de Quénecan, Vallée du Poulancre, Landes de Liscuis et Gorges du Daoulas ».

Plusieurs mesures, décrites avec précision dans le dossier, ont été prises pour éviter et réduire les impacts sur les deux ensembles biologiques pouvant abriter des habitats et espèces d'intérêt communautaire (voir § 2.1.1), notamment le franchissement de la vallée du Poulancre en viaduc haut, l'éloignement du projet des gîtes à chauves-souris, l'emplacement des culées du viaduc hors

des habitats de l'escargot de Quimper. L'impact sur les chauves-souris ne concerne que la destruction d'habitats (boisements) aux abords du site Natura 2000.

L'Ae considère qu'il n'y a pas d'effet significatif du projet sur la zone Natura 2000, à la condition que le maître d'ouvrage s'engage à prendre, lors de l'étude du viaduc au stade projet, les mêmes précautions pour les piles de l'ouvrage que pour les culées, c'est-à-dire que les piles soient positionnées en dehors des habitats de l'Escargot de Quimper.

Recommandation de l'Autorité Environnementale : l'AE recommande de démontrer le caractère non significatif des impacts du projet au regard des incidences sur le site Natura 2000, après clarification du positionnement de tous les appuis de l'ouvrage vis-à-vis des habitats de l'Escargot de Quimper.

Réponse du maître d'ouvrage : les habitats les plus favorables à l'escargot de Quimper ont été évités dans les premières phases du projet. Il reste toujours possible que des individus soient présents dans les habitats suboptimaux concernés par les piles du viaduc, mais cela constitue un impact mineur par rapport aux populations locales, étendues et populeuses dans la vallée de Poulancre. L'emplacement de ces piles n'est pas défini de manière précise à l'heure actuelle, et il appartiendra aux études de détail et au suivi de chantier de prendre en compte la présence de l'escargot de Quimper au travers d'une visite préalable de site avec un éventuel déplacement des individus détectés au niveau des emprises du chantier de pose des piles du viaduc. Rappelons qu'aucune de ces piles ne se situera a priori au sein du site Natura 2000.

2.5 Évaluation socio-économique

Recommandation de l'Autorité Environnementale : l'Ae recommande de corriger le titre du tableau de synthèse de l'évaluation socio-économique et de compléter le dossier avec les informations apportées aux rapporteurs sur :

- ✦ les parties communes aux analyses socio-économiques du projet de la déviation de Merdrignac, et du projet de la mise à 2x2 voies dans le secteur de Mûr-de-Bretagne,
- ✦ le périmètre exact visé par l'analyse socio-économique de l'opération,

✧ **le différentiel entre les résultats de l'analyse socio-économique de l'opération concernant Mûr-de-Bretagne, objet du présent avis, et ceux de l'analyse socio-économique de celle concernant Merdrignac, ainsi que ceux des opérations déjà engagées.**

Réponse du maître d'ouvrage :

Il y a effectivement une erreur purement matérielle concernant une dénomination d'un tableau à la fin de la pièce G Évaluation Socio-Economique, qui sera rectifiée dans le dossier soumis à enquête publique.

Il n'y a pas de parties communes aux analyses socio-économiques des projets de Merdrignac et de Mûr-de-Bretagne mais, s'agissant de productions rapprochées dans le temps par un même maître d'ouvrage, une trame similaire. Les deux projets concourant à un projet global qui est l'aménagement de la RN164, leurs objectifs sont évidemment quasiment similaires.

Le périmètre d'étude est bien précisé dans la pièce G, thème par thème, les différents sujets n'étant évidemment pas tous à traiter à la même échelle suivant les enjeux.

Le projet soumis à enquête est celui de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, il n'y a donc pas de nécessité réglementaire d'évoquer ou de comparer avec les évaluations socio-économiques d'autres projets. Le maître d'ouvrage rappelle néanmoins que les évaluations socio-économiques des autres sections en cours d'études ou de travaux sur la RN164 ont toutes montré leur intérêt socio-économique, dans tous les scénarios testés.