

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

\*\*\*

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

\*\*\*

Compte-rendu de la réunion publique  
du 16 juin 2014  
Halle des loisirs à Mûr de Bretagne

\*\*\*

### Intervenants :

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

### M MEYZIE :

- ouvre la réunion devant une assistance d'environ 100 personnes, en priant d'excuser l'absence du Préfet qu'il représente
- prie d'excuser également M Lahellec, Vice-Président du conseil Régional de Bretagne, qui devait être présent mais a été retenu
- rappelle l'importance pour l'État et la Région de la mise à 2x2 voies de l'intégralité de la RN164, les financements importants consacrés à son aménagement, à parts égales par l'Etat et la Région, dans les programmes d'investissement
- souligne qu'il s'agit d'un des objectifs majeurs du Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé fin 2013 par le Premier Ministre

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

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

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

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

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

**M LAVENANT Michel**, exploitant agricole, indique que l'aménagement de la RN164 est évoqué depuis plus de 40 ans, mais qu'il n'y a pas de volonté politique d'aboutir. Par ailleurs, il considère que les études privilégient la sauvegarde des zones humides au détriment de celle des terres agricoles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. MARTIGNE, Maire de Caurel**, est surpris du caractère optionnel du 1/2 échangeur de Caurel, alors qu'il dessert un site très touristique. Il précise par ailleurs que ce 1/2 échangeur a été acté officiellement dans un projet des années 2000.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. POIVRE** confirme ces propos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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