RN164

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

ETUDE D'IMPACT

PIECE I : Bilan de la concertation

REVISIONS DE CE DOCUMENT

5	11/09/2017	Intégration des remarques sur la V4	L. DOUANE	G.GEFFROY	G.GEFFROY
4	25/09/2017	Intégration Pièce DUP	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
3	28/07/2015	Compléments suite mail du 27/07/2015	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
2	03/11/2014	Finalisation du bilan	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
1	10/10/2014	Prise en compte des remarques et compléments	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
0	2/10/2014	Première émission	L. DOUANE	A.DEBODARD	G.GEFFROY
INDICE	**DATE**	**MODIFICATIONS**	**ETABLI PAR**	**VERIFIE PAR**	**APPROBATION**

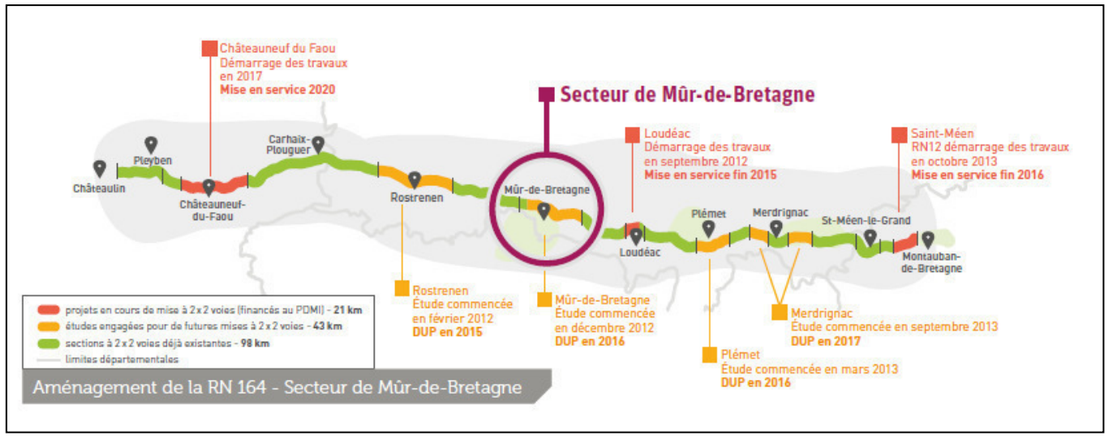
SOMMAIRE

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

Le projet objet du présent bilan de concertation consiste à aménager la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne sur une section d'environ 11km comprise entre Caurel, à l'ouest, et Colmain, à l'est. Les communes de Caurel, St Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, St Connec et Saint-Caradec sont concernées par ce nouvel aménagement.
La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle 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. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la région. Tout au long de son tracé, la RN164 est déjà majoritairement aménagée en route à 2x2voies.

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



Issu d'une décision ministérielle du 21 mars 1995, l'aménagement en 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne s'inscrit dans un programme d'aménagement de la RN164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine, à Châteaulin, dans le Finistère. Soit 162 km de linéaire.

Ce projet global, visant à améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne, constitue un objectif majeur de l'Etat et de la Région Bretagne.

En juillet 2013, le rapport de la mission parlementaire « Mobilité 21 » a souligné l'indispensable modernisation des axes routiers facteurs de désenclavement. Pour concrétiser ces orientations, l'Etat et la Région Bretagne mobilisent d'importants moyens financiers. Le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la Région Bretagne prévoit ainsi 189 millions d'euros d'investissements routiers pour la période 2009-2014.
Plus de 60% de cette enveloppe, soit 116 M€ sont alloués aux opérations situées sur la RN164. Les projets de mise à 2x2 voies qui font actuellement l'objet d'études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique seront pris en compte pour préparer de futurs programmes d'investissements, notamment le prochain Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Localisation du projet

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

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

Les études portent sur la section de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne et assurant la liaison entre 2 sections aménagées à 2x2 voies : à l'Ouest « Déviation de Gouarec-St Gelven » et à l'Est « Déviation de St Caradec ».

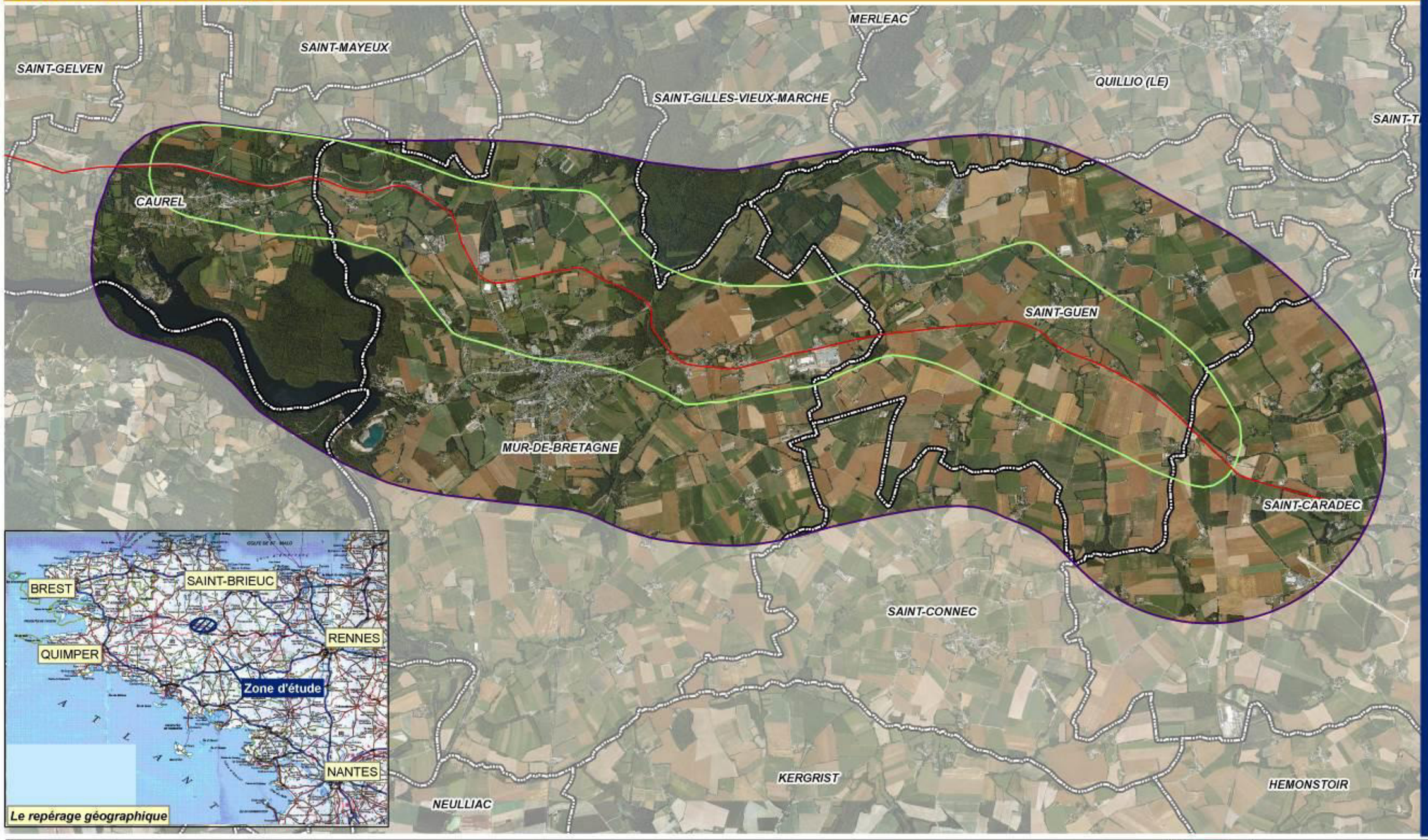
Cette section s'étend sur 11 km et est constituée :

- D'une section en déviation au Nord de la commune de Caurel sur environ 2 km ;
- D'une section Caurel Ouest – Curlan en déviation de la commune de Mûr-de-Bretagne et d'environ 4 km de long,
- D'une section Curlan – Colmain d'environ 5 km de long.

Les communes concernées sont :

- Caurel,
- Commune nouvelle de Guerlédan (Mûr-de-Bretagne et St-Guen)
- St-Gilles-Vieux-Marché
- Saint-Connec,
- Saint-Caradec.

Localisation du projet



Légende

- RN 164
- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Limites communales

RN 164 : Mur-de-Bretagne
2013-04-23_ENV_FO_IndA

INGÉROP

Echelle : 1/40 000

Mètres
0 500 1 000 2 000

N

Fond de carte : Dalles_Scan25
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2013

2. PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET

La mise à 2x2 voies de la RN164 sur 11 km dans le secteur de Mûr-de-Bretagne vise à assurer une continuité routière cohérente, qui complétera le maillage existant dans les Côtes d'Armor.

Plus localement, la modernisation de la RN164 a pour objectif de renforcer le dynamisme du secteur de Mûr-de-Bretagne en améliorant ses liaisons vers les pôles urbains proches (Carhaix, Loudéac, Rennes).

La mise à 2x2 voies bénéficie aussi à la sécurité par la création d'une route mieux dessinée, plus fluide et plus confortable, avec des accès sécurisés.

Au terme de son aménagement, le secteur de Mûr-de-Bretagne présentera :

- Un axe fluide à 2x2 voies où l'on circule tout au long de son itinéraire, sur une route moderne, agréable et sûre.
- Deux points d'échange avec le réseau local,
- Un temps de parcours fiable et prévisible, facteur clé pour conforter l'économie locale et l'emploi
- Une route mieux insérée dans son environnement, qui prendra en compte la richesse des milieux naturels ou ruraux qu'elle traverse et qui améliorera les franchissements hydrauliques et écologiques actuels.

Concernant ce dernier point, les effets positifs attendus de cette infrastructure seront d'autant plus importants que les impacts sur la mise en valeur des territoires dans leurs paysages remarquables seront anticipés, maîtrisés et accompagnés.

3. LA DEMARCHE PROPOSEE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE POUR RETENIR UNE VARIANTE.

Afin de resituer le processus de concertation dans la démarche globale du projet, ci-après sont rappelées les principales étapes qui ont permis de retenir une variante.

Première Etape : Le choix du fuseau d'étude (2013)

A l'issue du pré-diagnostic initial de la zone d'étude, trois fuseaux de passage contrastés sont proposés pour la liaison Caurel – Colmain :

- un fuseau intermédiaire,
- un fuseau nord,
- un fuseau sud,

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

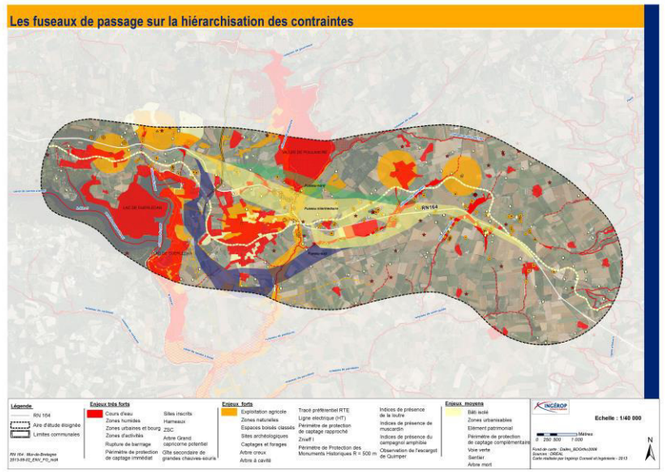
A l'issue du travail d'analyse comparative, **le fuseau intermédiaire a été retenu**.

Seconde Etape : Le choix des variantes soumises à la concertation (2013-2014)

Au sein du fuseau de moindre impact (fuseau intermédiaire), trois variantes ont été proposées :

- Une variante « Aménagement sur place »,
- Une variante Nord,
- Une variante Sud,

Une première concertation sur le projet de mise à 2x2 voies s'est déroulée entre juin et juillet 2014. Elle a soumis au public ces 3 variantes afin d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.



Les trois variantes soumises à la concertation (juin-juillet 2014)

Troisième étape : Le bilan de la concertation et la poursuite des études (juin 2014 – décembre 2015)

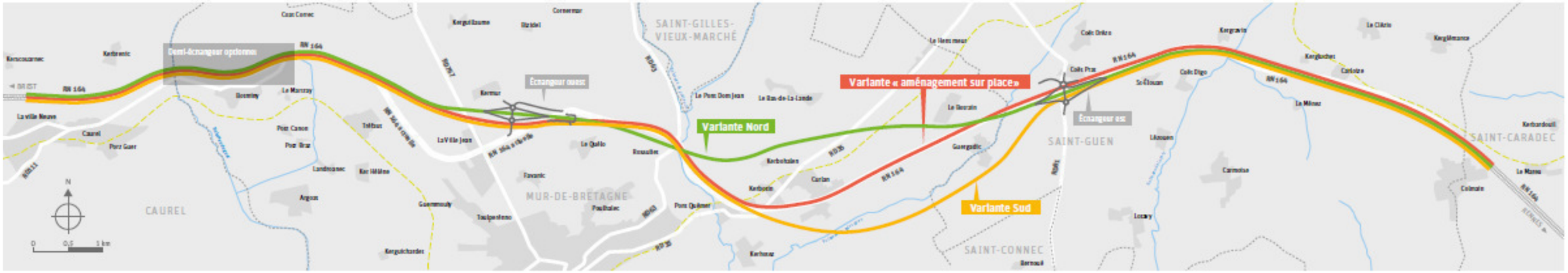
La concertation, si elle a conduit à éliminer la variante «Aménagement sur Place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

C'est pourquoi, le maitre d'ouvrage a proposé de mener un programme d'études complémentaires avant de se prononcer sur un choix de tracé.

Quatrième étape : La concertation complémentaire (janvier-février 2016)

L'objectif de cette seconde phase de concertation était de présenter les résultats des études complémentaires et notamment :

L'étude d'une nouvelle variante « Mixte » combinant certaines parties des variantes « Nord et Sud »



L'approfondissement et l'optimisation des conditions de franchissement de la vallée du Poulancre pour les différentes variantes, qui se fait par un viaduc, afin de bien préciser la faisabilité technique, le coût, les conditions d'insertion paysagère et les impacts environnementaux.

Trois variantes ont ainsi été proposées à la concertation du public qui s'est déroulée en janvier et février 2016 :

- Une variante « mixte »,
- Une variante Nord,
- Une variante Sud,

Cinquième étape : Le choix de la variante retenue (mars-juin 2016)

A l'issue de cette seconde phase de concertation, le Maitre d'ouvrage a fait le choix de retenir **la variante Nord** tout en poursuivant les échanges avec la profession agricole et la population locale afin de limiter au maximum les impacts soulevés au cours des processus de concertation.

Sixième Etape : L'approfondissement de la solution retenue à l'issue de la concertation complémentaire (juin 2016- janvier 2017)

Sur la base du tracé Nord, cette phase a permis des points d'ajustement du projet qui avaient été soulevés lors de la concertation complémentaire et notamment :

- La question du désenclavement de certaines parcelles agricoles,
- L'évolution du tracé au niveau de l'exploitation et de la maison de Mme Le Sergent,
- Le positionnement de l'échangeur Est et son raccordement au réseau secondaire,
- Le passage aux abords du jardin du Botrain,

Une première concertation sur le projet de mise à 2x2 voies s'est déroulée entre du 10 juin au 11 juillet 2014, dans le cadre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme.

Au sein du fuseau de moindre impact (fuseau intermédiaire), trois variantes ont été proposées :

- Une variante « Aménagement sur place »,
- Une variante Nord,
- Une variante Sud,

Il s'agissait d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette première concertation, si elle a conduit à éliminer la variante «Aménagement sur Place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

C'est pourquoi, le maître d'ouvrage a proposé de mener un programme d'études complémentaires avant de se prononcer sur un choix de tracé.

4. LE BILAN DE LA PREMIERE CONCERTATION

4.1. Exposé des objectifs de la concertation

La concertation publique a été engagée par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne selon des modalités arrêtées le 28 mai 2014 (*cf. Annexe 1)* en vertu des dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Le projet de mise à 2x2 voies dans le secteur de Mûr-de-Bretagne répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis à obligations de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

Les communes concernées avaient préalablement été sollicitées pour avis sur les modalités de concertation par courrier du 11 mars 2014 du Préfet de Région *(Cf. Annexes 2).* Les communes concernées n'ont pas émis d'opposition aux modalités proposées (*Cf. Annexes 3*).

Ainsi, la concertation s'est déroulée du mardi **10 juin au vendredi 11 juillet 2014**. Elle a porté sur les trois variantes d'aménagement : l'aménagement dit « sur place », le tracé nord et le tracé sud.
Ces variantes ont des points communs. Tous trois prévoient ainsi l'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel en extrémité ouest du projet. En matière de création d'échangeurs, les trois variantes envisagent les mêmes aménagements : la création de deux échangeurs (l'un à l'ouest pour desservir Mûr-de-Bretagne, l'autre à l'est pour desservir la zone d'activités de Guergadic et les bourgs de Saint-Guen et Saint-Connec). De plus, afin d'offrir un accès direct au lac de Guerlédan en venant de l'Est, le projet envisage également une option qui consiste à créer éventuellement un demi-échangeur supplémentaire au niveau de Caurel.

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

- Un rappel des objectifs et des modalités de concertation,
- Un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation,
- Le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé,
- La présentation des différentes variantes envisagées ainsi que l'option d'échange,
- Une analyse comparative multicritères 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 et option 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 publique.

Le suivi du déroulement des études est assuré par un comité de pilotage, réuni les 15 janvier 2013, 15 novembre 2013 et 14 février 2014 et qui associe : communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, Pays de COB et de Pontivy, Conseil Régional de Bretagne, Conseil Général des Côtes d'Armor, DDTM, chambres consulaires, associations de protection de l'environnement.

4.2. Bilan du dispositif de concertation

La concertation s'est officiellement déroulée du 10 juin au 11 juillet : 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.

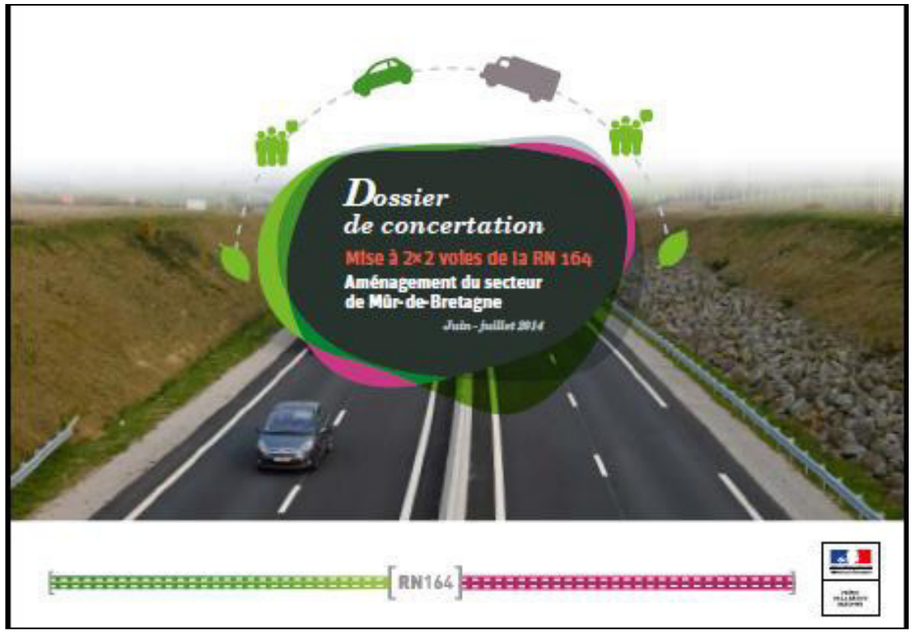
Le dossier de concertation a été adressé directement aux acteurs institutionnels le 12 juin 2014.

La concertation s'est néanmoins poursuivie au-delà de cette période pour ces acteurs institutionnels qui avaient jusqu'au 13 septembre 2014 pour donner leurs avis.

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

4.2.1. Documents diffusés

Environ 50 exemplaires **du dossier de concertation** (document couleur, format A3, 70 pages) ont été diffusés *(Cf. dossier de concertation en Annexe 4 et liste des destinataires en Annexe 5)* ou mis à disposition dans les mairies. 65 téléchargements ont été par ailleurs relevés.
Une affiche d'information de la concertation et de la réunion publique a été adressée à 158 riverains.



Dossier de concertation

3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

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

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

Trois variantes retenues

Si de nombreuses variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude, puis soumises au comité de pilotage (voir encadré), trois options ont été in fine retenues comme pertinentes :
- la variante « aménagement sur place », page 14
- la variante sud, page 16
- la variante nord, page 18

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

Les points communs des 3 variantes

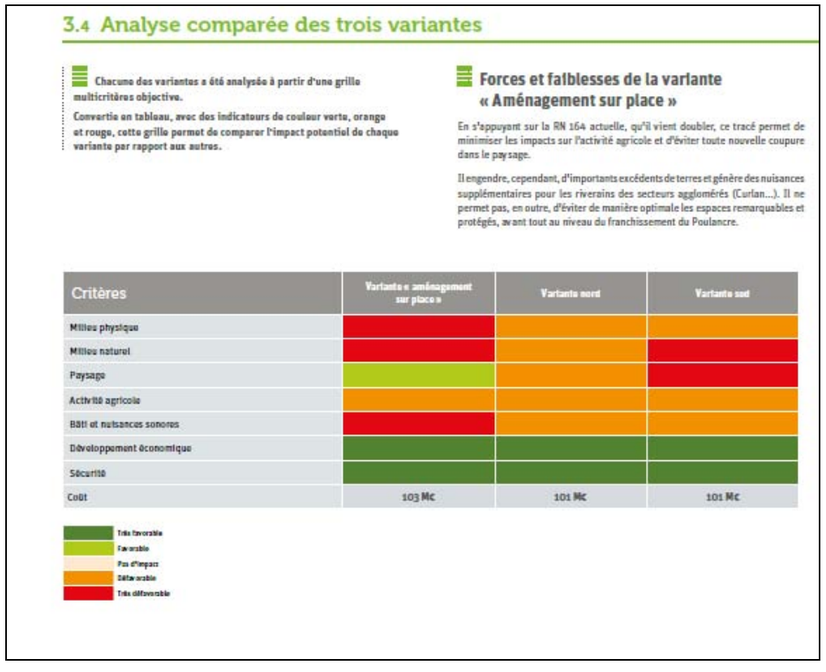
Avant d'explorer les caractéristiques de chaque variante, dans la suite de ce document, notons les points communs qui les rapprochent, à savoir la question des échangeurs et le doublement de la déviation de Caurel.

→ Deux échangeurs validés, un troisième en option

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

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

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



3.4 Analyse comparée des trois variantes

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

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

Forces et faiblesses de la variante « Aménagement sur place »

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

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

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

Très favorable
Favorable
Pas d'impact
Défavorable
Très défavorable

Environ 2000 **plaquettes d'information** (résumé du dossier de concertation) ont été diffusées auprès des riverains, des communes, des participants de la réunion publique (*cf. Annexe 6)*

Plaquette d'information

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

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

Les principes de la concertation

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

Des outils pour s'informer

→ Consulter le dossier de concertation :

disponible dans les mairies de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradoc, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché et Saint-Guen ainsi que 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 de chaque variante.

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

Les suites à donner à la concertation

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

La variante retenue fera ensuite l'objet de nouvelles études techniques, en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation. S'ouvrira alors une nouvelle séquence de 2 à 3 ans également au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques, les éventuelles démarches d'aménagement foncier...avant le démarrage des travaux proprement dits, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

Des rendez-vous pour dialoguer

→ Une réunion publique se tiendra à Mûr-de-Bretagne, le **16 juin 2014 à 18h30 à la Halle aux loisirs**, rue de la Traversière à Mûr-de-Bretagne : le projet sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.

→ Donnez votre avis, tout au long de la concertation : via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse **rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr**

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

Financement du projet

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

[RN164]

4.2.2. Réunion publique

Une réunion publique s'est déroulée le 16 juin 2014, plus de 100 personnes étaient présentes.
Elle a été annoncée par voie de presse et au moyen d'affiches *(Cf. Annexe 7*) remises par le maître d'ouvrage aux communes. 158 riverains avaient été informés directement par courrier.

Le compte rendu figure *en annexe 8* et la teneur des échanges est résumée *au paragraphe 4.3.1*

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

Les débats se sont déroulés dans de bonnes conditions ayant pu permettre de nombreux échanges (34 questions/observations recueillies).
Cette réunion a ainsi permis de s'exprimer autour du projet et au Maître d'ouvrage de répondre aux interrogations des citoyens.

25 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 80 % pour l'information sur la tenue de la permanence, 92 % sur les conditions d'accueil, 60 % sur la qualité et la pertinence des réponses, 72 % sur les supports utilisés, 76 % sur le déroulé global.

4.2.3. Permanence en mairie

Le 24 juin 2014, une permanence s'est déroulée dans la salle culturelle de Mûr-de-Bretagne. Au total 32 personnes se sont présentées au cours de la journée. Le Compte rendu de cette permanence est présenté *en Annexe 9*.

Cette permanence a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques sur le périmètre d'étude. Les questions de tracés des différentes variantes et leurs impacts (sonores notamment) ont largement été évoqués.

21 questionnaires de satisfaction ont été recueillis : les taux de satisfaction étaient de 61 % pour l'information sur la tenue de la permanence, 100 % sur les conditions d'accueil, 82 % sur la qualité et la pertinence des réponses, 88 % sur les supports utilisés, 87 % sur le déroulé global.

4.2.4. Registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 5 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.
Ils ont permis de recueillir plus de 33 observations répartis de la manière suivante :

- Saint-Caradec : 1 observation,
- Saint-Guen : 6 observations,
- Mûr-de-Bretagne : 24 observations,
- Sain-Gilles-Vieux-Marché : 2 observations,
- Caurel et Saint-Caradec : pas d'observations.

Les remarques recueillies dans les registres figurent en *Annexe 10* du présent bilan, et leur teneur est détaillée *au paragraphe 4.3.4*.

4.2.5. Expression diverse des avis

La concertation a donné lieu à la création d'un collectif autour du hameau des habitants et propriétaires des villages de la Roche, Pont Quémer, Kerbotin et Curlan : 37 co-signataires.

4.2.6. Couverture médiatique de la concertation

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué en date du 4 juin 2014 indiquant les modalités de participation du public (Cf. Annexe 6).

Les principales coupures de presse sont jointes *en annexe 8* du présent bilan.

4.2.7. Le recueil des avis par courriel

Une adresse mail dédiée au projet (RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr) a permis de recueillir 10 avis.

4.2.8. 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. Il y a eu près de 800 visites.

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 Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)

27 juin

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 Mûr de Bretagne. Elle organise, du 10 juin au 11 juillet 2014, une concertation publique sur ce projet (voir le communiqué de presse du 4 juin 2014)

Les objectifs

Les objectifs de cette concertation sont :

- Informer 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 (Variante « aménagement sur place »,variante Nord et variante Sud).
Vous pouvez aussi le consulter, pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint Gilles Vieux Marché, Saint Guen, Saint Connec et Saint Caradec.
Vous pouvez aussi consulter la plaquette.

Avertissement
Les tracés présentés sont des esquisses établies pour vérifier la faisabilité technique de chaque principe de variante. Le tracé retenu parmi les 3 variantes sera affiné à l'issue de la concertation et pourra ainsi en différer pour minimiser certains impacts en tenant compte notamment des observations recueillies au cours de la concertation.

Une réunion publique a eu lieu le :

lundi 16 juin 2014 à 18h30
la Halle aux Loisirs, Rue de la traversière – 22530 Mûr-de-Bretagne

Retrouvez le support de présentation utilisé lors de la réunion ainsi que le compte-rendu de la réunion publique.

Extrait du site Internet de la DREAL

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

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

Il a été appuyé par M. Braguier, Chef de projet à la DREAL qui a notamment assuré la permanence à Mûr-de-Bretagne.

4.3. Exposé des remarques et avis

4.3.1. Teneur des échanges en réunion publique

Les principales préoccupations exprimées lors de la réunion publique de Mûr-de-Bretagne peuvent être regroupées autour de 3 grands thèmes qui sont les suivants :

- Les modalités et le contenu de la concertation (5 interventions);
- Le tracé des variantes (6 interventions) ;
- Les impacts et mesures compensatoires (12 interventions).

Des questions et remarques plus générales ont également été émises.

4.3.1.1. Les modalités et le contenu de la concertation.

Tout d'abord, des questions/interrogations générales sur **le déroulement de la concertation** ont été abordées :

- Une personne s'interroge sur le calendrier de réalisation du projet et une autre souhaiterait savoir à quel moment le choix de la variante sera retenu,
- Une troisième demande des informations sur le déroulement de la permanence en mairie (prévue 24 juin 2014).

Puis, deux remarques plus précises sur **les documents diffusés** ont été faites. Elles concernent les photomontages. :

- Une première personne demande s'il est possible de les déposer sur le site Internet de la DREAL,
- Une seconde se demande pourquoi tous les hameaux ne sont pas représentés.

4.3.1.2. Le tracé des variantes

Sur la manière de concevoir les tracés tout d'abord, deux remarques ont été faites sur la priorisation des enjeux. Les personnes regrettent que les enjeux environnementaux et notamment les mesures d'évitement sur les zones humides sont privilégiées par rapport aux terres agricoles.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Concernant la priorisation des enjeux, le choix a été fait dans le dossier de concertation (pour faciliter la compréhension et l'expression de tous) de réaliser une analyse comparative thématique par code couleur sans priorisation.
Ainsi, tous les critères présentés peuvent avoir leur importance, la concertation est bien là pour permettre de mesurer le poids que chacun donne aux différents enjeux avant de faire un choix.

Toutefois, lors des réunions publiques, la DREAL a rappelé qu'il était de son devoir compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels sur la zone d'étude d'appliquer la doctrine consistant à « éviter, réduire et compenser » les impacts du projet.

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 ce qui explique les mesures d'évitement sur les zones humides.

Sur les tracés présentés :

- Une personne demande s'il est possible de « faire un mix » entre plusieurs variantes.
- Une seconde craint qu'avec les variantes ASP et Sud, la desserte Poids-lourds entre St-Gilles-Vieux-Marché et la RN164 pose des difficultés avec l'obligation d'emprunter la RD63 au sud de l'actuelle RN164 pour se raccorder à l'itinéraire de substitution. Il est rappelé que ce tronçon de voie est aujourd'hui interdit au Poids-Lourds et que sur la vue en plan présentée ce raccordement semble délicat.

Enfin, une dernière s'interroge sur la localisation des bassins de rétention qui ne figurent pas sur les plans.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Concernant le premier point, la DREAL rappelle qu'à ce stade d'avancée du projet aucune solution n'est encore figée.
Concernant le second point, le DREAL précise que les études ont été faites dans le respect des normes de conception routière et de la topographie des lieux.

Une remarque concerne le ½ échangeur de Caurel. Au vu des enjeux touristiques de la zone d'étude, cette personne est surprise du caractère optionnel du ½ échangeur dans le projet présenté.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Sur la section d'étude d'une longueur de 11 km, il est prévu da ns tous les cas,la création de deux points d'échange. De part et d'autre de la section d'étude deux échangeurs se trouvent également à moins de 3 km.

Aussi, après mise en service de la section, on peut considérer que la zone d'étude sera bien desservie avec 4 points d'échanges en 17km. C'est pourquoi, le demi-échangeur de Caurel au vu de son coût et des difficultés techniques de réalisation a été proposé comme une option dans le dossier de concertation.

4.3.1.3. Les impacts et les mesures compensatoires.

Les observations exprimées concernent :

- **Les impacts agricoles** (5 remarques) : Une première personne souhaite connaître la consommation agricole. Au vu des chiffres annoncés (70 à 90 ha), deux personnes demandent que dès à présent des réserves foncières soient constituées.
  Une dernière remarque concerne les impacts de la phase travaux notamment en termes d'occupations temporaires.
- **Les impacts sonores** : une observation concerne le déroulement de la campagne de mesures de bruit.
- **Les impacts économiques** (3 avis) : Une première remarque concerne le garage Philippo et notamment la question de sa pérennité dans le cas de la variante ASP. En effet, si cette variante était retenue le garage serait alors très mal desservi (desserte en cul de sac).

Les deux autres remarques concernent les impacts en termes d'urbanisme sur la zone d'activités de Guergadic (délais pour dépôt de PC, conséquence sur la loi Barnier.)

- **Les impacts financiers** (3 remarques) : Deux remarques concernent la dépréciation des biens et la prise en compte de cette perte financière liée à la réalisation du projet. Une personne craint également que le projet ne pénalise les transactions immobilières en cours.
- **Les impacts paysagers :** Une personne s'inquiète de l'impact du viaduc dans le paysage.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

La phase suivante des études permettra de proposer des mesures de réduction des impacts engendrés par le projet.
Concernant les impacts agricoles, lorsque la variante sera retenue un diagnostic précis sera réalisé individuellement avec chaque exploitant. Cette étude d'impact agricole permettra de mettre en lumière le besoin ou non d'ajouter au projet des franchissements agricoles et d'optimiser leur positionnement, ou des voies de désenclavement de certaines parcelles. L'analyse globale permettra également de juger de la pertinence d'envisager la réalisation d'un aménagement foncier.
En matière de nuisances sonores, la phase suivante des études permettra de proposer les mesures de réduction du bruit (écrans ou merlons anti-bruit) à réaliser en application des réglementations, et à les soumettre à concertation.

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.
Enfin, sur les délais de réalisation des études, les engagements pris récemment et notamment «le pacte d'avenir de la Bretagne » confirme l'engagement politique sur ce projet. Le rythme affiché sur cette section est réaliste compte tenu des contraintes réglementaires qui pèsent sur de tels projets.

4.3.2. La teneur des échanges lors de la permanence

La permanence organisée 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 d'ainsi mieux mesurer l'impact des différentes variantes sur les personnes directement concernées.

4.3.2.1. Le tracé des variantes

Une des premières demandes des personnes qui se sont présentées à la permanence concerne le tracé plus précis des variantes. Afin de répondre à leurs attentes, des grands plans ont été édités et affichés dans la salle.
Ainsi, pour chaque personne qui s'est présentée, si elle souhaitait, une présentation succincte des trois tracés était faite par le Maître d'Ouvrage.

4.3.2.2. Les impacts et mesures compensatoires

A l'issue de la présentation des variantes, les problèmes particuliers ont été évoqués. Ainsi près de 30 remarques concernent les impacts et mesures liées aux différentes variantes présentées.

Les sujets qui ont été les plus abordés concernent :

- **Les impacts agricoles** (15 avis) **:** avec des craintes en termes de consommation d'espace, de fragmentation du parcellaire et des gènes occasionnées pour les déplacements de bétail. Les exploitants présents ont exprimés le souhait de voir se créer une réserve foncière.
- **Les impacts humains** (11 avis) : avec des craintes en termes de nuisances sonores, visuelles (hauteur des remblais, coupe d'arbres..).
- **Les impacts économiques** (2 avis) : Les deux avis concernent le garage Philippo et les conséquences sur l'activité des différents tracés et notamment de la variante dite « ASP ».
- **Les impacts financiers** (1 avis) : ce dernier concerne une personne qui est en cours d'achat d'une maison. Cette dernière précise que devant l'incertitude de la variante retenue, elle préfère se retirer de la négociation au risque de perdre sa mise de départ.

4.3.3. 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 9 mails et 7 courriers. A noter que deux personnes ont émis un avis via les deux moyens d'expression.
Les remarques qui ont été émises peuvent être classées en trois catégories :

- Les avis argumentés sur les trois variantes soumises à la concertation (5 interventions)
- Les impacts localisés de chaque variante. (7 interventions)
- Les autres remarques (4 interventions)

4.3.3.1. Avis sur les variantes

5 personnes ont exprimées leur avis sur les variantes soumises à la concertation, les arguments mis en avant pour ou contre chaque variante sont présentés dans les tableaux suivants :

Variante nord	
Pour	**Contre**
Plus directe, Pas de destruction de bâti, Aucune atteinte à la qualité de vie des habitants, Pas de séparation entre le hameau de Curlan et Mûr-de-Bretagne, Moins visible dans le paysage, Moins d'habitations de part et d'autres (moins de pollution).	Impact sur le jardin du Botrain, Impact paysager du viaduc, Pénalise St-Guen.

Variante sud	
Pour	**Contre**
Facilite le développement de la zone d'activités de Guergadic Impacte des terres de moins bonne qualité	Nuisances sonores pour les hameaux situées au sud de la RN164 actuelle.

Variante dite « ASP »	
Pour	**Contre**
	Destruction d'habitations dont certaines anciennes et typiques (maisons dites « Le cerf »), Coupure d'un hameau, Impacts et modification du paysage rupestre du Pont Quemer, Nuisances pour les habitations situées de part et d'autres, Difficultés pour la circulation des engins agricoles, Impact visuel du remblai pour certaines habitations, Mauvaise desserte du garage automobile. Coût de la variante

4.3.3.2. Impacts et mesures compensatoires

Suite à la présentation des trois tracés, les personnes se sont exprimées sur les impacts des variantes sur leur habitation et/ou leur activité. Ainsi, 7 avis ont été émis par rapport à des préjudices subis liées à une ou plusieurs variantes.
Ces avis sont surtout liés à la variante dite « ASP » dans la mesure où cette dernière entraîne la destruction d'habitations et se situe à proximité de plusieurs hameaux (Curlan, Kerbotin notamment..).

4.3.3.3. Les autres remarques

Deux personnes se sont exprimées pour le 1/2 échangeur de Caurel. Ces avis sont motivés par les enjeux touristiques que représente le lac de Guerlédan.
Enfin, une personne regrette l'absence de solution alternative proposée par la maîtrise d'ouvrage pour s'éloigner de son habitation. En effet, quelque soit la variante retenue, elle subira des préjudices plus ou moins importants. Cette même personne constate également que le projet présenté ne prévoit pas la suppression de la zone accidentogène du carrefour de Toul Houz. Au regard des deux arguments mise en avant, elle propose une alternative de tracé qui consiste à réutiliser la RN164 au droit du carrefour de Toul Houz.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Concernant le carrefour de Toul Houz, dans toutes les variantes, sa configuration sera modifiée car l'ancienne RN164 ne supportera qu'un trafic très réduit, sans poids-lourds ou presque et donc l'insécurité du carrefour s'en trouvera grandement diminuée.
De plus, à ce stade des études, les aménagements complémentaires à l'ancienne RN n'ont pas été étudiés mais des mesures d'accompagnements pourront être envisagés (modification des régimes de priorité..).
Concernant l'alternative de tracé, au vu des caractéristiques de l'actuelle RN164 au droit du virage de Toul Houz, la solution proposée se heurte à de grandes difficultés de conception et ne pourra à terme accepter une vitesse de 110km/h.

4.3.4. La teneur des échanges dans les registres

4.3.4.1. Le registre de Mûr-de-Bretagne

23 observations ont été recueillies sur le registre. Ces dernières concernent exclusivement les impacts du projet.

Les enjeux agricoles ont été évoqués à 10 reprises et notamment au travers :

- Des pertes de terres,
- Des problèmes de déplacement de troupeau,
- Des accès aux parcelles,
- Des échanges de parcelles,

Les enjeux humains ont été évoqués à 9 reprises avec des craintes sur :

- La dévalorisation bien,
- Les nuisances sonores et visuelles,
- La pollution engendrée par le trafic
- La destruction de leur habitation.

Sur ce point, les habitants des hameaux de Curlan, Kerbotin ont fait part de leur crainte envers la variante dite « Aménagement sur Place » très pénalisante pour eux.

Les enjeux économiques ont été évoqués à 2 reprises et concernent le garage Philippo. Le propriétaire et le locataire craignent pour la survie de leur activité (5 salariés) en cas de réalisation du projet et notamment si le choix se portait sur la variante dite « Aménagement sur Place » qui conduit à un isolement de leur activité (le garage perdra son accès direct à la RN164 avec une desserte en cul de sac). Cette variante conduirait alors selon leurs propos à *« la mort du garage ».*

Sur la question de l'option d'échange pour Caurel soumise à la concertation, trois personnes se sont exprimées:

- Deux contre, elles jugent le coût et les impacts démesurés par rapport aux avantages induits,
- Une pour, elle juge que ce dernier est important pour le développement de la commune de Caurel (enjeux touristiques)

Enfin, une personne ajoute que le projet ne s'inscrit pas dans les objectifs du Pacte d'avenir en pénalisant le monde agricole.

4.3.4.2. Le registre de Saint-Guen

Les 6 observations recueillies concernent les impacts du projet et notamment ceux relatifs à la variante nord. Pour les habitants de Saint-Guen cette dernière est pénalisante. Parmi les arguments avancés, l'impact sur le jardin du Botrain classé jardin remarquable a été évoqué à 5 reprises.

4.3.4.3. Le registre de Saint-Caradec

Une remarque a été recueillie, elle exprime un souhait de voir se constituer une réserve foncière. Au vu des enjeux agricoles, la question de la réalisation d'un aménagement foncier a également été évoquée.

4.3.4.4. Le registre de Saint-Gilles-Vieux-Marché

Deux remarques ont été recueillies. Une première est liée à la desserte Poids-Lourds entre la commune de Saint-Gilles-Vieux-Marché et le RN164. Aujourd'hui, au vu des contraintes techniques de la RD 767 (pente), les camions privilégient un passage par la RD63 pour rejoindre la RN164. Dans le cas des variantes dite « Aménagement sur place »et de la sud, les camions devraient pour rejoindre la RN164, prendre la RD63, passer sous la RN164, continuer sur la RD63 (côté Sud) et récupérer l'itinéraire de substitution. La personne qui s'est exprimée craint que les caractéristiques de la RD63 « sud » et le raccordement entraînent des difficultés pour les Poids-Lourds (notamment en hiver). En effet, cette RD63 « sud » est actuellement interdite au 3.5T.

Dans le cas de la variante nord, ce problème ne se pose pas car les camions pourront récupérer l'actuelle RN164 qui deviendra alors l'itinéraire de substitution et n'emprunteraient pas le RD63 «sud ».

4.3.4.5. Les registres de Caurel et Saint Connec

Aucune remarque n'a été recueillie pour ces deux communes.

4.3.5. La teneur des avis écrits

L'ensemble de ces avis sont repris en *Annexes 13*.

4.3.5.1. Avis des collectivités territoriales et locales

a. La Région

Par courrier en date du 25 septembre 2014, la Conseil Régional de Bretagne :

- constate que la variante « Aménagement sur Place » lui paraît la moins pertinente

prend note des avantages/inconvénients contrastés des autres solutions et propose « la recherche d'une tracé consensuel de manière à:

- préserver une extension possible de la zone d'activités de GUERGADIC vers le nord tout en réduisant l'effet de coupure pour le milieu agricole
- traverser le plus respectueusement la vallée du Poulancre et mettre en valeur ce secteur touristique en intégrant le plus harmonieusement possible l'ensemble du tracé ».

b. Le Département

Dans son avis formulé par courrier du 22 septembre 2014, le Conseil Général des Côtes d'Armor au regard des critères d'accessibilité et de fonctionnalité territoriale privilégie les variantes « Aménagement

sur place » et Sud qui permettraient à terme de connecter la future déviation de Mûr-de-Bretagne, tout en rappelant que ce projet n'est inscrit à ce stade qu'en « opération de réserve » au Schéma Routier Départemental.
La variante Nord leur apparaît par rapport à ce projet « *beaucoup trop éloignée de la voie départementale*».

Concernant le demi-échangeur de Caurel, le Conseil Général, souhaite que les études liées à cette option d'échange soient poursuivies « *au regard des enjeux d'accessibilité du territoire et notamment pour les usagers en provenance de Rennes ». ».* Il rappelle les engagements passés de l'Etat à ce sujet mais laisse ouverte la possibilité de toute autre approche de raccordement ou de rétablissement.

- **La conseillère générale du canton de Mûr-de-Bretagne**

Par son courrier en date du 12 septembre 2014, la Conseillère Générale du Canton de Mûr-de-Bretagne, a exprimé son avis sur les trois variantes soumises à la concertation.
Après croisement de critères sociaux, humains, économiques et environnementaux, l'avis exprimé est le suivant :

- La variante sur Place présente « l'avantage de s'appuyer sur les acquis de la précédente DUP » mais reste très pénalisante pour le milieu humain, l'avenir du garage et le développement de la zone économique de Guergadic.
- La variante Nord respecte mieux le site Natura 2000 mais la création d'un viaduc aura *« un impact significatif sur le paysage* ». De plus, il est mentionné que cette variante ne tient pas compte du projet de départemental de déviation Sud de Mûr-de-Bretagne.
- La variante Sud présente plusieurs avantages :
  - Capitaliser les acquis de la précédente DUP (notamment sur sa partie Ouest),
  - Evite les hameaux de Curlan et Coet Prat,
  - Préserve le garage et le jardin remarquable du Botrain,
  - Permet le développement de la ZA du Guergadic

Au regard de ces arguments, la variante Sud est celle qui retient la préférence.

Sur la suite du projet, Mme la Conseillère Générale évoque deux points particuliers :
- Sur la question des impacts agricoles, il est rappelé que des réserves foncières devront être constituées avec l'appui de la SBAFER,
- Sur la question de la desserte de la commune de Caurel, il est rappelé qu'au regard des enjeux touristique de la région une solution devra être proposée.

c. Les Communautés de Communes

- **Pontivy communauté**

En date du 10 septembre 2014, les membres du bureau communautaire « *ont décidé de suivre l'avis du conseil municipal de sa commune membre et se sont prononcés en faveur de la variante Sud* »

- **CIDERAL**

La CIDERAL s'est réunie en Conseil Communautaire en date du 1er juillet 2014. La délibération de son conseil est la suivante :
« Nœud de communication breton, la RN164 constitue un enjeu de développement pour le territoire de la communauté de communes CIDERAL, ou transitera un mélange de flux locaux et nationaux. Le projet de RN164 porté par l'Etat tel que prévu à ce jour, ne semble pas offrir toutes les conditions de desserte optimales pour le secteur Ouest de Plemet et le secteur de Caurel/Beaurivage.
Afin de répondre aux enjeux de développement, d'attractivité, de dynamisme économique et touristique, la CIDERAL considère qu'il est primordial de revoir la desserte et l'accessibilité de ces deux secteurs.
C'est dans cette perspective que ***les membres du Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :***

1. *Réclame à l'Etat un échangeur complet pour desservir le secteur Ouest de la commune de Plémet.*
2. *Réclame à l'Etat un demi-échangeur pour desservir la commune de Caurel et en particulier le site touristique de Beaurivage. »*

d. Les communes

- **La commune de Mûr-de-Bretagne**

En date du 24 juillet 2014, après avoir présenté les trois variantes, « *Monsieur le Maire a invité son conseil à prendre position sur les tracés Nord et Sud, la variante aménagement sur place étant la plus contraignante ». Après avoir précisé que tous les tracés impactent la population, Monsieur le Maire a mis en avant la variante Sud*
Les raisons motivant ce choix sont les suivantes :
- Le *côté vitrine pour l'agglomération et la mise en valeur de la ZA de Guergadic,*
- La possibilité de préparer une déviation Sud de Mûr au plus proche de Mûr et pouvant desservir le lac de Guerlédan,

Les autres points soulevés au cours du Conseil :
La question des échangeurs, *« M. le Maire propose de les conceptualiser :*
- Echangeur Est « Porte de Bretagne », a vocation économique et d'identification du territoire, desservant Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen, Saint-Connec,
- Echangeur Ouest « Guerlédan », à vocation touristique commune pour Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Gilles-Vieux-Marché'.

La mise en place d'une signalétique touristique à la hauteur du dimensionnement du territoire a également été demandée.

Sur la question du demi-échangeur de Caurel, M le *Maire souligne son impact sur le foncier agricole et considère qu'un positionnement plus à l'ouest sur la commune de Caurel semble le plus pertinent.*

Le conseil s'est également exprimé **sur la nécessité de sécuriser le carrefour de Toul Houz** par un rond-point.
A l'issue de ces échanges, Monsieur le Maire a invité son conseil a voté à bulletin secret.
De ce vote, il en ressort :
- 1 voix pour la variante « aménagement sur place »
- 13 voix pour la variante Sud
- 4 abstentions

- **La commune de Saint-Connec**

En date du 17 juillet 2014, la commune a délibéré « *favorablement sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne, notamment par rapport au positionnement de l'échangeur de Coêt Prat* ».

- **La commune de Saint-Guen**

En date du 3 septembre 2014, la commune de Saint-Guen a délibéré « f*avorablement et à l'unanimité pour la variante Sud. »* Les élus ont également fait part de leur satisfaction sur la position de l'échangeur situé à Coêt Prat. La commune ajoute qu'elle souhaite également être sollicitée pour l'appellation de l'échangeur.

- **La commune de Saint-Caradec**

En date du 15 Juillet 2014, la commune de Saint Caradec a délibéré sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne en précisant « *que l'assemblée n'avait pas d'objection particulière à émettre concernant le dossier soumis à enquête publique »,* l'assemblée souhaite toutefois « *qu'une attention particulière soit portée à Caurel en direction du site de Beausoleil ».*

- **La commune de Saint-Gilles-Vieux-Marché**

En date de 10 septembre 2014, après avoir pris connaissance des trois variantes, le Conseil Municipal à donner un avis consultatif. Ce dernier s'est prononcé « *en faveur de la variante Sud mais a émis des réserves quant à l'utilité du second viaduc ».*

- **La commune de Caurel**

En date du 20 septembre 2014, la commune de Caurel a délibéré et à l'unanimité *« le Conseil Municipal fait le choix du tracé Sud et envisage le projet du demi-échangeur version variante Est »*

4.3.5.2. Avis des administrations

a. La DREAL

Par courrier en date du 16 septembre 2014, **la DREAL Bretagne, Service Patrimoine naturel**, a fait part de ses observations sur le dossier.

Concernant l'enjeu de franchissement du Poulancre, elle relève que :

- La variante « aménagement sur place » génère un impact notable sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre et sur les espèces protégées :
  - la pertinence du tracé nord vis-à-vis des espèces n'est pas suffisamment souligné dans le dossier
  - les caractéristiques techniques des ponts proposées pour les variantes « aménagement sur place » et Sud ne présentent aucune garantie d'efficacité pour le transit des Chiroptères
  - il conviendra d'être vigilant ce que la circulation des engins de chantier évite la RD63 dans la vallée du Poulancre.

En termes d'impact sur les sites et paysages, la DREAL remarque que le sujet du paysage n'est pas assez illustré dans le document de concertation mais que toutefois, l'aménagement sur place apparaît le moins impactant.

b. La DRAC

La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), précise qu'en raison de la présence de sites archéologiques à proximité de l'aire d'étude, le préfet de Région sera susceptible de prescrire un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés.

c. La DDTM

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (mission observation des territoires développement durable et paysage) rappelle que « *la majorité des accidents corporels est localisée au droit des carrefours de Toul Houz (RD 767) et « Pont Quemer » (RD 35), la suppression de ces deux intersections avec la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN164* ».

Concernant le choix des variantes, elle ajoute que « *la création d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre, dans le cadre de la variante « nord », diminue sensiblement l'impact global du projet* ».

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (service eau, environnement, forêt) a émis des remarques :

- *Sur le volet nature* :
  - elle précise qu'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme sera nécessaire dans la mesure où le projet impacte des Espaces Classés Boisés.
    Elle ajoute également que si le projet venait à toucher des espèces protégées ou habitats d'intérêts communautaires, des demandes de dérogation devront être faites et des mesures de compensation proposées.

- Elle s'exprime sur le choix des tracés, la variante nord leur paraît la moins impactante au regard des sites Natura 2000 avec la création d'un seul viaduc plus haut qui limite les impacts sur les espèces et les habitats.

- *Sur le volet eau* :
- Elle précise que les ouvrages hydrauliques créés ne devront pas faire obstacle à l'écoulement des eaux. Elle précise également qu'au regard des impacts sur les zones humides, des mesures compensatoires devront être proposées.
- Elle s'exprime sur le choix des tracés, la variante nord (avec la solution 4 pour le franchissement du Poulancre) est celle qui limite les impacts sur les milieux aquatiques.

Sur l'option d'échange était réalisée, elle opte pour la solution à l'Est.

La Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor et la Direction Départementale de Protection des Populations des Côtes d'Armor, après avoir pris connaissance du dossier, « *précisent que ce dernier n'appelle pas de remarques particulières.* »

4.3.5.3. Avis des organismes consulaires

a. La Chambre d'agriculture

Par son courrier en date du 9 septembre 2014, la Chambre d'agriculture des Cotées d'Armor s'est exprimée sur 4 points :

- **Le Choix des variantes** : la Chambre d'agriculture constate que les impacts agricoles sont importants pour les variantes Nord et Sud. Toutefois, l'analyse comparative des différents critères (éloignement des sites d'exploitations, coupure, rétablissements..) *« font considérer la variante Sud comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations du secteur de Curlan/Le Botrain ».*

- **Le positionnement de l'échangeur de Kermur** : pour la variante Nord, le positionnement proposé leur semble « inacceptable » (au vu des impacts subis par un jeune exploitant) et en conséquence demande à ce que ce dernier soit déplacé sur le tracé de la variante Sud (voire plus au Sud).
- **Les compensations foncières** : La chambre d'agriculture rappelle qu'à ce jour aucune réserve foncière ne s'est constituée. au vu des impacts du projet (environ 55 ha), la Chambre d'agriculture souhaite une intervention rapide de la SBAFER.
- **L'aménagement foncier** : La chambre d'agriculture rappelle que dans la mesure où les travaux envisagés sont de nature à compromettre le structure des exploitations agricoles, il sollicité l'application de l'article L.123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre des grands projets routiers.

b. La Fédération Départementale des Structures et Exploitations Agricole (FDSEA)

Par son mail, en date du 12 septembre 2014, le Président de la FDSEA précise qu'une réunion a été organisée en partenariat avec la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor auprès des agriculteurs de la zone concernée. En conséquence, le Président précise *« que la FDSEA s'associe pleinement à l'avis remis par la Chambre d'Agriculture ».*

c. Avis des associations

Le Groupe Mammalogique Breton recommande le choix de la variante Nord, seule variante selon eux « *permettant réellement d'éviter et de limiter au mieux les impacts sur les populations de mammifères sauvages, très riches, de ce secteur ».*
Les arguments mis en avant :
Dans la variante Nord, le GMB précise que la mise en place d'un viaduc « *est de nature à éviter au mieux les impacts sur l'environnement, dont en particulier la destruction d'espèces protégées de mammifères sauvages telles que la Loutre ou les chiroptères. »*
Dans les autres variantes, la solution proposée pour le franchissement du Poulancre n'apparaît pas pour le GMB satisfaisante, l'association précise que « *l'efficacité de tels ouvrages n'en en aucun cas avérée ».*

Il rappelle également que le choix d'un autre tracé, « *outres les dégâts irréversibles faits au patrimoine naturel du Pays de Guerlédan, présenterait le désavantage de fragiliser infiniment le projet du point de vue juridique, puisqu'il ne respecterait pas les réglementations françaises (article L.411.1 du code de l'Environnement) et européennes (Directive 92/43 /CEE) ».*

Enfin, concernant le demi-échangeur de Caurel, l'association émet un avis défavorable en rappelant que ce dernier « *présente des impacts importants sur les milieux naturels, un coût très important, pour un service aux usagers qui ne nous semble pas déterminant : gain de temps de 2 à 3 minutes pour accéder à Caurel* »

L'association Nationale 164 créée autour du projet, lors de son assemblée générale du 30 juin 2014 a émis les avis suivants :

- le projet nord est plus pénalisant pour les habitants de Saint-Guen (impacts visuels, sonores et environnementaux) et se dernier pénaliserait l'accueil des jardins du Botrain. Le viaduc dénaturerait la vallée du Poulancre.
- Le projet sud serait plus favorable au développement de la zone d'activités de Guergadic et pénaliserait moins les agriculteurs. Ce tracé favoriserait également la liaison vers Pontivy.

L'Automobile Club de l'Ouest s'est prononcé pour la variante Nord.

La Fédération des Côtes d'Armor pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique, par son courrier en date du 10 septembre 2014 ne prend pas position sur le choix des tracés mais précise qu'ils seront attentifs à ce que la variante retenue *« minimisent les impacts sur la continuité écologique et le comportement hydraulique des cours d'eau* »

4.3.5.4. Avis de l'exploitant de la route (la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest - DIRO)

L'avis de la DIR Ouest a été transmis par courrier du 19 septembre 2014.
Il concerne la section courante et les bretelles d'échangeur.

Sur le projet *« la DIRO adhère à l'aspect sécurité du réaménagement de la RN164 sur ce tronçon, jalonné de carrefour à trafic conséquent avec des usagers divers, et comme souligné dans l'enquête publique qualifiée d'accidentogène »*

Sur la question des échangeurs, les projets « d'échangeurs à lunettes » conviennent à la DIRO : « meilleure lisibilité des points d'échange évitant les prises à contre-sens. »
Il n'y a pas de remarque sur le positionnement des échangeurs pour les 3 solutions, hormis pour la bretelle de sortie dans le sens Carhaix vers Mur-de-Bretagne pour l'échangeur ouest (visibilité de la potence mentionnant la sortie).

Sur les variantes :

Variante 1 (Aménagement sur place):

La DIRO rappelle que cette variante impose une réalisation du chantier sous circulation ce qui peut générer des gènes pour les usagers et pour l'exploitant.
La partie Ouest du projet sera particulièrement délicate à traiter.

Variante 2 (Nord)

Concernant ce tracé, la DIRO précise « que l'aménagement s'adapte mieux à l'aspect entretien routier et aménagement paysager ». La réalisation d'un seul viaduc leur apparaît également moins impactant pour le paysage.

Variante 3 (Sud)

La DIRO précise que ce dernier tracé « *est plus long avec des talus plus importants* »

Sur le demi-échangeur :

La DIRO précise que si ce dernier est réalisé « *l'usager rencontrerait quatre échangeurs successifs sur 12 km soit un échangeur tous les 4000m* » ce qui peut être pénalisant en terme de sécurité.
C'est pourquoi la DIRO préconise « *de ne pas réaliser le demi-échangeur, du fait du maintien d'une voie de circulation en parallèle (ancienne nationale), et de la proximité des points d'échanges existants et à venir sur Caurel* ».
Si toutefois ce dernier venait à se réaliser la variante dite « Est » est préconisée.

En conclusion, la variante Nord est celle « *qui retient le plus notre attention car elle présente l'itinéraire le plus court, le viaduc le plus intéressant sur le plan du paysage et de point de repère pour l'usager traversant l'itinéraire de le RN164 dans son ensemble, ainsi que des talus de déblais d'une hauteur plus favorable à une gestion courante* ».

Par son courrier en date du 3 octobre 2014, la DIRO a souhaité complété son avis sur le viaduc proposé dans la variante 3. Elle précise que le rayon proposé semble trop petit (650m non déversé) pour répondre aux exigences techniques d'aménagement des autoroutes de liaisons.

4.4. Synthèse des avis et analyse du maître d'ouvrage – Apports de la concertation

4.4.1. Le bilan de la concertation

4.4.1.1. Bilan quantitatif

a. Une concertation relativement mobilisatrice

La concertation menée sur le projet a favorisée 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 117 observations (registres, mails, courriers …),
- Réunir plus 100 personnes lors de la réunion publique qui s'est déroulée en soirée,
- D'accueillir 32 personnes lors de la permanence organisée sur une journée.

b. Intérêt suscité par le projet

Sur les 117 observations émises lors de la concertation, seulement 1 personne a exprimé son rejet du projet notamment pour des raisons économiques.
Globalement, le projet d'aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne a été bien accueilli dans la mesure où ce dernier est évoqué depuis de longue date. A ce titre, certaines personnes ont exprimé leur crainte que ce projet évoqué depuis longtemps n'aboutisse jamais.

Au-delà de l'opportunité même du projet, la majorité des observations ont été faites sur le tracé des variantes.

c. Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Après analyse individuelles de ces derniers, les observations peuvent être regroupées en 5 thèmes principaux listés ci-après. Les autres constituants les avis secondaires.

La répartition par thèmes des avis est la suivante :

Thèmes	Nombre d'avis
Thèmes récurrents (>10 avis)	
L'agriculture	40
Le cadre de vie – le bruit	26
Le tracé	15
Le ½ échangeur de Caurel	9
Thèmes secondaires (<10 avis)	
Le garage automobile	5
Opportunité du projet	5
Les enjeux environnementaux	3
La sécurité	2
Le viaduc	2
Le positionnement des échangeurs	2
Autres	8
TOTAL	**117**

Ps : Pour ce tableau de répartition, ont été pris en compte les avis issus écrits (publics et institutionnels) ainsi que ceux issus de la réunion publique. Lorsqu'une personne s'exprime sur deux thématiques, deux avis ont été pris en compte

d. Les avis sur les variantes

52 personnes ont exprimé leurs avis sur les variantes (dont 37 réunies au sein du collectif autour du hameau des habitants et propriétaires des villages de la Roche, Pont Quémer, Kerbotin et Curlan).
La synthèse des avis exprimés est la suivante :

	POUR			CONTRE		
	ASP	SUD	NORD	ASP	SUD	NORD
TOTAL	2	14	20	49	45	15

Ps : Une personne a pu s'exprimer sur plusieurs variantes. Dans le tableau l'ensemble des avis exprimés ont été comptabilisés.

e. Les avis sur l'option d'échange

8 observations ont été recueillies durant la phase de concertation :

- 5 avis contre le ½ échangeur de Caurel,
- 3 avis pour la ½ échangeur de Caurel

4.4.1.2. Bilan qualitatif

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

a. L'agriculture

Les enjeux agricoles ont largement été évoqués durant toute la phase de concertation.
Les inquiétudes évoquées sont les suivantes :

- Perte de terre
- Problème de déplacement de troupeau
- Accessibilité aux parcelles

La position de l'échangeur de Toul Houz a également fait l'objet de vives inquiétudes et notamment vis-à-vis de son impact sur un jeune exploitant installé depuis 4 ans.

Au regard des avis émis, la variante nord apparaît comme plus pénalisante pour le milieu agricole.

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 au niveau des échangeurs ou de l'itinéraire de substitution, 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. L'évaluation des impacts résiduels permettra de se prononcer sur l'opportunité à envisager, après la DUP du projet, la conduite d'un aménagement foncier agricole et forestier, démarche à même de permettre de rationnaliser l'organisation du parcellaire agricole si le projet routier se révélait trop impactant pour la fonctionnalité et la compétitivité des exploitations. Dans ce cas, la pertinence à engager la création de réserves foncières sera examinée.
Dans tous les cas, l'optimisation du projet sur le volet agricole se fera en collaboration avec le monde agricole.

b. Le cadre de vie – le bruit

Il s'agit essentiellement d'inquiétudes de la part des riverains selon le projet qui sera retenu et notamment autour des nuisances sonores et visuelles.
Ainsi, parmi les points évoqués :

- La distance de leur habitation par rapport à la route,
- Le profil en long du projet (passage en remblais ou déblais)

Plusieurs riverains ont évoqué la dépréciation de leur bien suite à la réalisation du projet.

Sur cette thématique, la variante dite « Aménagement sur Place » a largement été rejetée.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Concernant le bruit, 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 minces ou merlons pour les habitations groupées en fonction des emprises disponibles) à réaliser en application des réglementations, et à les soumettre à l'avis des riverains concernés.
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 protéger efficacement du bruit et à insérer la route.

Rappelons également que les phases suivantes permettront de proposer des mesures de réduction des impacts sur l'ensemble des problèmes identifiés.

c. Le tracé

Cette thématique regroupe un certain nombre de remarques :

- Des interrogations d'ordre général sur le tracé (demande de précisions, emprise.)
- Des avis sur la conception du tracé (localisation des échangeurs, des bassins de rétention..)
- Des inquiétudes sur des difficultés ponctuelles liées à des reports de trafic (traversée de St Gilles-Vieux-Marché, RD63)
- Des questions sur les rétablissements.
- Un intérêt pour une aire de repos sur le secteur

Commentaire 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 :

- **La déviation de Rostrenen**
- **Entre Plémet et Merdrignac**

d. Le demi-échangeur de Caurel

Ce dernier évoqué comme une option dans le dossier de concertation a fait l'objet de 8 observations. Les avis exprimés sont les suivants :

POUR	CONTRE
- Développement touristique autour du lac de Guerlédan	- Consommation foncière : impact agricole - Peu de gain de temps - impacts environnementaux - le Coût

4.4.2. Conclusion du maître d'ouvrage

En ce qui concerne le choix de tracé, le maître d'ouvrage constate :

- que les avis émis mettent en avant un rejet global de la variante « Aménagement Sur Place » : il est donc décidé de l'écarter
- un soutien massif des élus locaux à la variante Sud (mais des positions plus contrastées au sein de la population)
- une sérieuse mise en garde des acteurs en charge de la protection de l'environnement (services de l'État, associations) sur la viabilité de cette variante Sud par rapport aux enjeux liés au franchissement de la vallée du Poulancre et de sa zone Natura 2000

Au regard des enjeux, certains des arguments en faveur de l'une ou l'autre de ces variantes Nord et Sud peuvent nécessiter, pour une appréhension complète des acteurs concernés, des approfondissements relevant en général d'un niveau d'études plus avancé :

- la question de l'insertion paysagère, et sa composante subjective, gagnerait à être plus approfondie et illustrée, pour mieux donner à voir les situations futures possibles
- la capacité de la variante Sud à garantir la prise en compte des enjeux environnementaux reste à confirmer par une approche plus détaillée des mesures de réduction et de compensation des impacts
- les variantes peuvent encore être approfondies pour être optimisées pour répondre à certaines des demandes (impacts sur le jardin du Botrain pour la variante Nord…) ou pour mieux appréhender la compatibilité avec un contournement Sud de Mûr-de-Bretagne

Le maître d'ouvrage ne fait néanmoins pas sien l'argument en faveur de la variante Sud concernant la desserte du garage et de la zone d'activités de Guergadic : celle-ci est strictement identique dans les deux variantes Nord et Sud, avec un accès par un échangeur situé sur la RD81 et l'actuelle RN164, et la variante Nord ne compromet pas du tout (ou très marginalement) le développement de la zone au Nord de la route nationale.

Il apparaît donc délicat de se prononcer sur le choix de la variante sans aller plus avant dans les études.

Le maître d'ouvrage propose donc de mener **programme d'études complémentaires** consistant à :

- consolider la conception des variantes Nord et Sud dans le franchissement du Poulancre : quelles sont les mesures d'insertion et de compensation envisageables pour la variante Sud ? Le second viaduc de l'itinéraire de substitution est-il évitable par une autre solution de rétablissement ? Quelles seraient les contraintes et les impacts en phase chantier ? Quelle requalification pour la RN actuelle ?
- approfondir la question de l'insertion paysagère avec des rendus adaptés
- approfondir et consolider les coûts relatifs des différentes variantes
- étudier la faisabilité et les avantages/inconvénients d'une nouvelle variante mixant variante sud (en passant au sud de la zone d'activités) et variante Nord, en passant en viaduc haut dans le Poulancre

- rechercher des optimisations ponctuelles (variante Nord / jardin du Botrain...)
- mettre sur ces bases l'étude comparative des variantes à jour, en incluant en outre un calcul des indicateurs de rentabilité socio-économique
- réaliser une étude préliminaire d'ouvrage d'art pour une ou plusieurs solutions de viaduc de franchissement du Poulancre, incluant conception architecturale et insertion paysagère (maquette 3D...) et études géotechniques

En ce qui concerne le demi-échangeur de Caurel, le maître d'ouvrage constate que, si les engagements de l'État dans le passé lui sont rappelés, ceux-ci n'avaient jamais garanti la réalisation d'un tel ouvrage mais plutôt assuré de sa prise en compte dans les études. En outre, les études menées et restituées dans le dossier de concertation ont mis en avant que les solutions à moindre coût imaginées antérieurement ne sont pas viables en termes de sécurité routière, et les diverses solutions étudiées se chiffrent à 5 M€. Ceci, mis en rapport avec les autres échangeurs envisagés et l'absence d'un enjeu en termes de temps de parcours et avec les impacts environnementaux et agricoles supplémentaires, conduit le maître d'ouvrage à ne pas envisager la réalisation de cette option supplémentaire d'échange.
Le projet présenté par l'État répondant de manière satisfaisante aux besoins de desserte du territoire, le demi-échangeur répond donc à des enjeux plus locaux. Son étude du demi-échangeur ne sera pas poursuivie par l'Etat et intégrée au projet qui sera soumis à enquête publique: un tiers pourra néanmoins évidemment en assurer le portage technique et financier. L'Etat aura alors à s'assurer de la compatibilité du projet de 2x2 voies avec un éventuel demi-échangeur porté par une collectivité.

Néanmoins, conscient des attentes et des enjeux en matière de signalisation et de mise en valeur touristique, le maître d'ouvrage étudiera en temps voulu, et en concertation avec les collectivités locales, les conditions d'une bonne mise en valeur par le schéma de signalisation du projet (jalonnement, dénominations...). Par ailleurs, il propose de rechercher la faisabilité et l'intérêt d'un point de vue valorisant le lac de Guerlédan, sur la future RN164 ou sur la RN164 actuelle, sans préjuger à ce stade des conditions de financement d'un éventuel aménagement.

5. LE BILAN DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

5.1. Préambule : Pourquoi une seconde concertation

L'État, maître d'ouvrage du projet, avec son partenaire la Région Bretagne, a pour ambition de finaliser la mise à 2x2 voies de la RN164 entre Châteaulin et Montauban de Bretagne. L'aménagement de 11 km dans le secteur de Mûr-de-Bretagne fait partie de ce programme global.

Une première concertation sur le projet de mise à 2x2 voies dans ce secteur de Mûr-de-Bretagne s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public 3 variantes de tracé («Aménagement sur Place », « Nord », « Sud ») et l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, cette première concertation, si elle a conduit à éliminer la variante «Aménagement sur Place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud » .

L'État a donc mené dans le courant de l'année 2015 des études complémentaires dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de rechercher des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts. La conception et l'insertion du viaduc au-dessus de la Zone Natura 2000 du Poulancre, la phase chantier, les enjeux environnementaux ou agricoles ont notamment été approfondis.

L'État a donc proposé aux acteurs locaux de prendre connaissance de ces nouveaux éléments et de s'exprimer au travers d'une nouvelle phase de concertation.

5.2. Présentation des études complémentaires

Pour répondre aux multiples attentes, la DREAL a fait le choix de confier :

- une mission d'expertise au SIROA (Service Ingénierie Routière et Ouvrage d'Art) de Nantes afin d'approfondir la gestion de la phase chantier de la construction des viaducs, et de rechercher une solution optimisée de la variante Sud pour le franchissement du Poulancre.
- une mission d'expertise au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) afin d'étudier les enjeux techniques liés à la construction des ouvrages de franchissement de la vallée du Poulancre.
- une mission architecturale à l'agence Morris-Renaud autour de l'insertion paysagère des différents ouvrages sur la vallée du Poulancre.
- une mission de production d'une maquette virtuelle du projet en 3 dimensions (3D) à l'agence IN SITUA pour mieux rendre compte des résultats des études.
- une mission d'approfondissement et de coordination confiée au groupement INGEROP/CERESA avec notamment comme objectifs :
  - le tracé d'une nouvelle variante dite « mixte »,
  - l'approfondissement des estimations,
  - d'expliciter les mesures pour l'environnement en accompagnement des solutions de traversées du Poulancre,

5.3. Exposé des objectifs de la concertation

La concertation publique a été engagée par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne selon des modalités arrêtées le 17 décembre 2015 (*cf. Annexe 14)* en vertu des dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Les communes concernées avaient préalablement été sollicitées pour avis sur les modalités de concertation par courrier du 13 novembre 2015 du Préfet de Région *(Cf. Annexes 15).* Les communes concernées n'ont pas émis d'opposition aux modalités proposées *(Cf. Annexes 16)*

Ainsi, la concertation s'est déroulée du lundi **18 janvier au vendredi 12 février 2016**. Elle a porté sur les trois variantes d'aménagement : le tracé dit « Mixte », le tracé nord et le tracé sud.
Ces variantes ont des points communs. Toutes trois prévoient ainsi l'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel en extrémité ouest du projet. En matière de création d'échangeurs, les trois variantes envisagent les mêmes aménagements : la création de deux échangeurs (l'un à l'ouest pour desservir Mûr-de-Bretagne, l'autre à l'est pour desservir la zone d'activités de Guergadic et les bourgs de Saint-Guen et Saint-Connec).

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

- Un rappel de l'objectif de cette nouvelle concertation,
- Un rappel du contexte du projet,
- Un rappel historique de la première concertation,
- La présentation et les résultats des études complémentaires,
- Une analyse comparative multicritères des trois variantes.

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 et l'analyse comparative associée.**

A l'issue de la concertation, il s'agit pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précisions, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration publique.
Le suivi du déroulement des études est assuré par un comité de pilotage, réuni les 15 janvier 2013, 15 novembre 2013, 14 février 2014, 2 février 2015 et 29 juin 2015 et qui associe : communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude, Pays du Centre Bretagne et de Pontivy, Conseil Régional de Bretagne, Conseil Départemental des Côtes d'Armor, DDTM, chambres consulaires, associations de protection de l'environnement.

5.4. Bilan du dispositif de concertation

La concertation s'est officiellement déroulée du 18 janvier au 12 février 2016 : cette période correspond à la tenue de la réunion publique, à la mise à disposition des registres en mairie et à la réception des avis via l'adresse mail dédiée au projet.

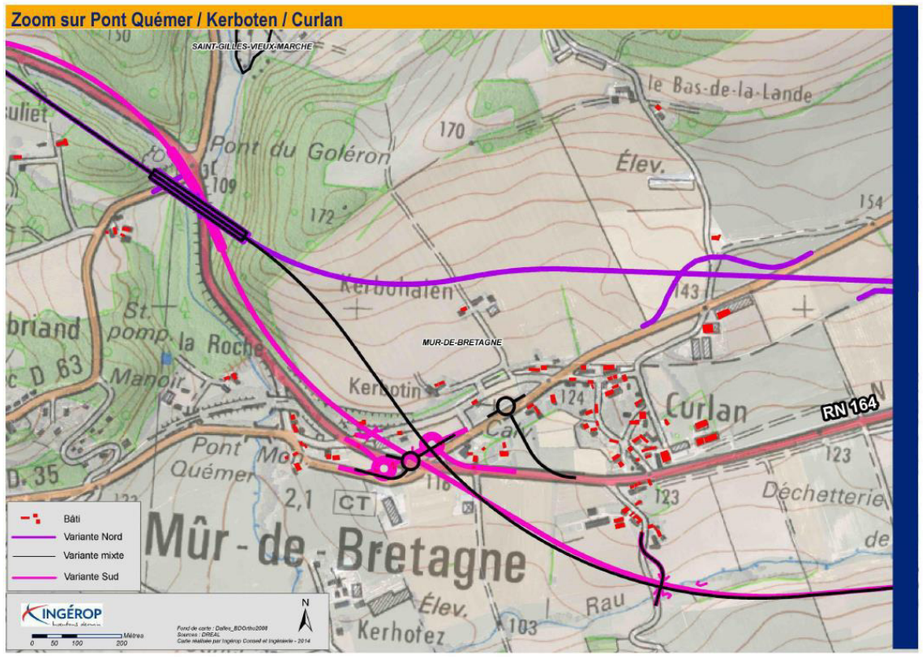
Le dossier de concertation a été adressé directement aux acteurs institutionnels le 31 décembre 2015.

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

1.1. Documents diffusés

Environ 50 exemplaires **du dossier de concertation** (document couleur, format A3, 67pages) ont été diffusés *(Cf. dossier de concertation en Annexe 17 et liste des destinataires en Annexe 18)* ou mis à disposition dans les mairies. 30 téléchargements ont été par ailleurs relevés.
Une affiche d'information de la concertation et de la réunion publique a été adressée à 174 riverains.

Dossier de concertation



5.3. L'impact des variantes sur le milieu naturel

	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Emprise sur les périmètres remarquables				
	- Pas d'impact	- Impact sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre limité à l'emprise des piles du viaduc, pas d'effet de coupure		- **impact important sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre**
Impact sur des habitats ou espèces remarquables				
	- Impacts similaires sur la partie ouest jusqu'à Tréfaut (notamment impact limité sur la boulaie à sphaignes aux alentours de la source du Martray, impact modéré sur le boisement au nord de la Ville Jan) et à l'est de Coët Prat (coupures de haies).			
	- Pas d'impact	- **Impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies. Entraîne la destruction d'individus d'escargots de Quimper mais évite les habitats où cette espèce est la plus densément présente. Se rapproche d'un site de reproduction d'amphibiens communs mais sans couper de continuité d'habitats favorables. Aggrave la coupure existante sur le Saint Guen (1 nouveau franchissement par la voie nouvelle adjacente au franchissement existant)**	- **Impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies. Entraîne la destruction d'individus d'escargots de Quimper mais évite les habitats où cette espèce est la plus densément présente. Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen (impact potentiel sur les espèces présentes notamment la Loutre et les poissons).**	- **Impact très fort au niveau des habitats de la vallée du Poulancre (formation boisée d'intérêt communautaire), et des espèces qu'elle abrite. Destruction d'un site de reproduction d'amphibiens communs, et d'individus d'escargots de Quimper. Variante très proche d'un gîte d'hivernage de chauves-souris d'intérêt patrimonial. Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen (impact potentiel sur les espèces présentes notamment la Loutre et les poissons) et arasements de haies plus importants.**
Impacts sur les corridors et déplacements d'espèces				
	- Maintien de la coupure entre l'ensemble Guerlédan/Bois de Caurel et le chapelet de boisements au nord de la RN164. - Aggravent l'effet de coupure occasionné par le franchissement du Lotavy (impact réductible par la mise en place d'ouvrages adaptés).			
	- **Transparence écologique faible pour la vallée du Poulancre**	**Très bonne transparence pour la vallée du Poulancre**		- **Transparence écologique moyenne pour la vallée du Poulancre**
	- Pas d'impact	- **Aggravation de la coupure existante sur le Saint-Guen (1 nouveau franchissement par la voie nouvelle adjacente au franchissement existant)**	- **Création d'une nouvelle coupure sur le Saint Guen, impact réductible avec la mise en place d'ouvrages adaptés.**	- **Création d'une nouvelle coupure sur le Saint Guen, impact réductible avec la mise en place d'ouvrages adaptés.**
Impacts sur les haies et les boisements				
		- **Boisements : 13,6 ha,** - **haies : 3 870 ml**	- **Boisements : 13,7 ha,** - **haies : 3 870 ml**	- **Boisements : 15,9 ha,** - **haies : 4 125 ml**

5.4.1. Réunion publique

Une réunion publique s'est déroulée le 27 janvier 2016, un peu plus de 140 personnes étaient présentes.
Elle a été annoncée par voie de presse et au moyen d'affiches *(Cf. Annexe 19)* remises par le maître d'ouvrage aux communes.

Le support de la réunion figure en *annexe 20* le compte rendu *en annexe 21* et la teneur des échanges est résumée *au paragraphe 5.5.1*.

Ce temps d'échange, animé par le Sous-Préfet de Guingamp et la DREAL Bretagne, a permis de présenter les objectifs de cette nouvelle concertation et les enjeux du projet, puis de présenter les trois variantes soumises à concertation.

Les débats se sont déroulés dans de bonnes conditions ayant pu permettre de nombreux échanges (20 questions/observations recueillies).
Cette réunion a ainsi permis de s'exprimer autour du projet et au Maître d'ouvrage de répondre aux interrogations des citoyens.

5.4.2. Registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 6 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.
Ils ont permis de recueillir 53 observations réparties de la manière suivante :

- Saint-Connec : 1 observation,
- Saint-Gilles-Vieux-Marché : Pas d'observation,
- Mûr-de-Bretagne : 31 observations,
- Saint-Guen : 3 observations,
- Saint-Caradec : 1 observation,
- Caurel : 17 observations.

Les remarques recueillies dans les registres figurent en *Annexe 22* du présent bilan, et leur teneur est détaillée *au paragraphe 5.5.3*

5.4.3. Expression diverse des avis

La concertation a donné lieu à la création d'un collectif de l'association de défense « RN 164 MUR DE BRETAGNE » : 507 signatures réparties comme suit : riverains : 13 feuilles contenant 65 signatures, citoyens mûrois : 42 feuilles contenant 442 signatures

5.4.4. Couverture médiatique de la concertation

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué en date du 11 janvier 2016 indiquant les modalités de participation du public.
Les principales coupures de presse sont jointes en Annexe 23 du présent bilan.

5.4.5. Le recueil des avis par courriel et courrier

Une adresse mail dédiée au projet (RN164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr) a permis de recueillir 16 avis ; 16 courriers ont aussi été reçus par la DREAL.
Ces éléments figurent également en *Annexe 24* du présent bilan.

5.4.6. 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.
Sur le site internet de la DREAL étaient disponibles:

- le dossier de concertation
- les photomontages du viaduc
- des vues extraites du modèle numérique de terrain appliquées aux trois variantes
- des vidéos extraites du modèle numérique de terrain montrant la vision que pourrait avoir un usager circulant dans les deux sens sur la voie principale et sur l'itinéraire de substitution pour les trois variantes
- le communiqué de presse annonçant la concertation complémentaire
- le tract-affiche annonçant la concertation complémentaire

et y ont été ajoutés en cours de concertation ;

- la présentation faite en réunion publique
- les plans et profils en long des trois variantes, à la demande des riverains

Il y a eu près de 400 visites avec 630 téléchargements tous supports confondus

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 Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain) - La concertation publique complémentaire de 2016

15 janvier 2016 (mis à jour le 2 février 2016)

La Concertation publique complémentaire

La DREAL Bretagne envisage l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Elle organise, du 18 janvier au 12 février 2016, une concertation publique complémentaire sur ce projet qui offre la possibilité aux collectivités, habitants des communes ainsi qu'à tous les utilisateurs de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires réalisées et de s'exprimer à nouveau sur le projet.

Le contexte

Une première concertation sur le projet de mise à 2x2 voies dans ce secteur de Mûr-de-Bretagne s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public 3 variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud »). Si elle a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur place », elle n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

L'État a donc mené des études complémentaires dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher si possible des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts. La conception et l'insertion du viaduc au-dessus du Poulancre, la phase chantier, les enjeux environnementaux ou agricoles ont été approfondis.

Ce sont les résultats de ces approfondissements qui sont exposés dans le nouveau dossier de concertation. Il s'agit toujours, à l'issue de cette nouvelle phase, de retenir un tracé préférentiel à approfondir ensuite.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- la variante Sud : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long,
- la variante Nord : il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain,
- la variante Mixte : il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la

Dans la même rubrique

RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain) - Actualités

RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain) - Présentation de l'opération

RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain) - La concertation publique de 2014

RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain) - La concertation publique complémentaire de 2016

S'abonner

Se désabonner

Extrait du site Internet de la DREAL

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

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

Il a été appuyé par M. Braguier, Chef de projet à la DREAL et M. Terrom, chargé d'études.

5.5. Exposé des remarques et avis

5.5.1. Teneur des échanges en réunion publique

Les principales préoccupations exprimées lors de la réunion publique de Mûr-de-Bretagne peuvent être regroupées autour de 3 grands thèmes qui sont les suivants :

- Les modalités et le contenu de la concertation (3 interventions);
- Le tracé du projet au travers des demandes de précisions et/ou d'adaptations (6 interventions)
- Les impacts et mesures compensatoires liées aux variantes (9 interventions).

5.5.1.1. Les modalités et le contenu de la concertation.

Tout d'abord, des questions/interrogations générales sur le déroulement de la concertation ont été abordées :

Une personne laisse entendre que la variante a déjà été choisie par l'Etat,

- Une seconde souhaite savoir quand se fera le choix de la variante,
- Enfin, un agriculteur est surpris de ne pas voir son nom apparaître parmi les exploitants impactés.

5.5.1.2. Le tracé des variantes

Les remarques concernent des demandes de précisions sur différents points :

- Les possibilités de raccordement avec une éventuelle rocade Sud de Mûr-de-Bretagne (1 intervention),
- Les hauteurs de remblais, les profils en long (2 interventions),
- Le rétablissement de la voie verte (1 intervention).

Mais également des demandes d'adaptations et notamment relatives au giratoire de raccordement entre la RN164 actuelle (futur itinéraire de substitution) et la RD35 jugé très néfaste pour le milieu humain (trop proche des habitations). Il est demandé sur ce point une adaptation du projet (variante mixte).

Une remarque concerne le ½ échangeur de Caurel. Au vu des enjeux touristiques de la zone d'étude, cette personne regrette que ce dernier ne fasse plus partie du projet.

5.5.1.3. Les impacts et les mesures compensatoires.

Les 8 interventions concernent :

- **Les impacts agricoles** (4 interventions) : Une première remarque plus générale au sujet des chiffres de consommation foncière que la personne juge surprenant. Deux remarques individuelles relatives à l'impact des différentes variantes sur une exploitation agricole et/ou sur une habitation.
  Enfin un représentant de la SAFER rappelle qu'une veille active est en cours pour la constitution de réserves foncières.
- **Les impacts sonores** (3 interventions) **:** ces remarques concernent l'impact des variantes sur le cadre de vie des habitants avec deux exemples cités : Pont Quémer et Curlan. Concernant ces impacts, une personne souhaiterait savoir si la dépréciation des biens liée à la proximité du projet pourra donner lieu à d'éventuelles compensations.
- **Les enjeux environnementaux** (2 interventions) : une personne rappelle que la variante Nord plus courte répond mieux aux enjeux de la COP21. Une seconde précise que sur les enjeux zones humides, la variante mixte présente moins d'impacts.

5.5.2. 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 16 mails et 16 courriers.
Les remarques qui ont été émises peuvent être classées en trois catégories :

- Les avis argumentés sur les trois variantes soumises à la concertation (12 observations)
- Les impacts et mesures compensatoires. (14 observations)
- Les autres remarques (6 observations)

5.5.2.1. Avis sur les variantes

Les arguments mis en avant pour ou contre chaque variante sont présentés dans les tableaux suivants :

Variante nord	
Pour	**Contre**
Moins chère Moins consommatrice d'espace Tracé plus court Préservation des hameaux de Curlan et Kerbotin Meilleure intégration dans le paysage Compatibilité avec le projet de parc éolien Moins consommatrice de terres agricoles	Impact sur le jardin du Botrain Plus d'impact pour le monde agricole Ne faisait pas partie des variantes « historiques »

Variante sud	
Pour	**Contre**
Plus favorable pour le développement de St Guen Plus favorable pour le jardin du Botrain Meilleure visibilité sur Mûr-de-Bretagne (depuis la 2x2voies) Impacts agricoles mieux répartis Meilleure desserte de la ZA de Guergadic, Réutilisation des terrains déjà acquis	Plus contraignante pour la desserte de la zone d'activités ainsi que pour le hameau de Curlan Coupe Curlan de Mûr de Bretagne Incompatible avec le projet de parc éolien Destruction du patrimoine breton (ferme typique du 19ème siècle) Tracé plus polluant (car plus long) Impacts sur l'exploitation de M.Quéro Plus chère Atteinte au site Natura 2000 Plus de destruction de boisements Impact paysager lié la présence d'un viaduc bas

Variante mixte	
Pour	**Contre**
Moins d'impact pour le jardin du Botrain Meilleure visibilité sur Mûr-de-Bretagne (depuis la 2x2voies) Impacts agricoles mieux répartis Meilleure desserte de la ZA de Guergadic,	Plus contraignante pour la desserte de la zone d'activités ainsi que pour le hameau de Curlan Coupe Curlan de Mûr de Bretagne Incompatible avec le projet de parc éolien Plus impact sur le paysage et notamment sur la vallée du St Guen

1.1.1. Impacts et mesures compensatoires

Ces 13 observations concernent :

- **Les enjeux agricoles :** 3 observations sur l'impact du projet sur le fonctionnement des exploitations voire la remise en cause de la pérennité de leur exploitation en fonction de la variante retenue.
- **Les enjeux humains** : 5 observations relatives aux enjeux acoustiques mais également sur les questions de pollution ou encore une question sur les mesures envisagées pour compenser la dépréciation des biens.
- **Les enjeux économiques et touristiques** : 6 observations autour de la vallée du St Guen, du jardin du Botrain mais également le développement de la zone d'activités de Guergadic ou la compatibilité avec le projet de parc éolien.

A ces 13 observations, il convient également d'ajouter les arguments évoqués pour justifier le choix des variantes.

1.1.2. Les autres remarques

Ces dernières s'articulent autour :

- **De l'opportunité du projet** : une personne affirme sa volonté de voir ce projet aboutir et ce quelle que soit la variante retenue.
- **De l'expression d'un désaccord** : une personne rappelle son mécontentement sur le déroulement de la présente concertation ainsi que sur l'absence de prise en compte des remarques formulées au cours de la première concertation. Une autre exprime son différend avec la DREAL suite à l'annulation d'une vente.
- **D'une demande particulière** : au regard du préjudice subit, deux personnes expriment leur souhait de modifier l'emplacement de l'échangeur Ouest.

5.5.3. La teneur des échanges dans les registres

5.5.3.1. Le registre de Mûr-de-Bretagne

Sur les 31 observations, 24 personnes ont exprimé clairement leur choix sur une ou plusieurs variantes. Ces choix ont été pour la plupart argumentés (80%) et souvent plusieurs enjeux ont été évoqués par la même personne.

Les enjeux agricoles ont été évoqués à 13 reprises et notamment sur des impacts généraux :

- La perte de terre,
- Des problèmes de déplacement de troupeau,
- La répartition des impacts entre les différentes variantes.

Des impacts individuels ont également été évoqués et notamment le fait qu'une des variantes :

Remettait en cause un projet d'installation d'un jeune exploitant,

Coupait une exploitation en séparant ainsi l'exploitation de son habitation,

Générait des impacts important à cause du tracé de l'itinéraire de substitution.

La question des réserves foncières a également été évoquée.

Les enjeux humains ont été évoqués à 10 reprises avec des craintes sur :

- La dépréciation des biens,
- Les nuisances sonores et visuelles,
- La pollution engendrée par le trafic

Les enjeux économiques, touristiques et financiers ont été évoqués à 4 reprises et concernent :

- Le coût de l'opération (évoqué à deux reprises),
- La zone d'activités de Guergadic,
- Le jardin du Botrain.

La localisation des échangeurs a été évoquée à travers 2 observations :

- Une première sur l'échangeur Ouest qu'une personne juge très pénalisant sur son activité (concerne les trois variantes),
- Une seconde sur l'échangeur Est (concerne une variante) notamment par rapport à son impact sur les habitations situées à proximité (Coêt Prat).

5.5.3.2. Le registre de Saint Guen

Trois personnes ont exprimé leur avis et leur choix sur les variantes :

- Une première favorable à la variante Nord qu'elle juge « moins coûteuse, plus respectueuse des normes, moins polluante et surtout plus esthétique ».
- Une seconde favorable à la variante Sud. Plusieurs arguments sont avancés :
- Meilleure desserte de la Zone d'activités de Guergadic,
- S'éloigne du jardin de Botrain,
- Evite des impacts très forts pour deux exploitants
- Une troisième favorable à la variante Mixte qui leur apparait comme « une conciliation de tous aspects touristique, commercial, agricoles… »

5.5.3.3. Le registre de Saint Connec

Une personne a exprimé son avis sur les variantes et notamment sur les avantages de la variante Nord. Parmi les arguments avancés :

- Plus courte,
- Nombre d'habitations impactées moins important,
- Moindre impact pour les habitants des hameaux de Kerbotin et Curlan
- Moins chère.

5.5.3.4. Le registre de Caurel

17 personnes (élus, habitants, commerçants) se sont exprimées autour du ½ échangeur de Caurel.

Les arguments évoqués, souvent similaires, peuvent être résumés comme suit : « *le ½ échangeur de Caurel est :*

- *Vital voire indispensable pour la survie de la commune,*
- *Indispensable pour le maintien de l'activité touristique,*
- *Permet de redynamiser le Centre Bretagne,*
- *Soutient le développement local,*
- *Nécessaire pour accompagner et poursuivre l'engouement lié à l'attractivité de l'ASSEC de 2015,*
- *Nécessaire pour l'accessibilité de Loudéac. »*

5.5.3.5. Le registre de Saint-Caradec,

Une personne s'est exprimée au nom de l'association Aréthuse sur des enjeux de sécurité sur la RN164 dans son ensemble et notamment sur la dangerosité liée à la présence du rond-point de Colmain.

➔ **Il convient de rappeler que ce dernier est en dehors de la présente opération.**

5.5.3.6. Le registre de Saint-Gilles-Vieux-Marché,

Aucune observation n'a été faite.

5.5.4. La teneur des avis écrits

L'ensemble de ces avis sont repris en *Annexes 13*.

5.5.4.1. Avis des collectivités territoriales et locales

a. La Région Bretagne

Par courrier en date du 25 février 2016, la Région Bretagne a donné son avis sur les variantes. De cet avis, il en ressort que :

- La variante Sud reste la plus pénalisante à la fois pour le milieu naturel et paysager tout en créant une coupure franche entre le hameau de Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne.
- La variante Mixte ne présente pas de contraintes très marquées. Elle est toutefois légèrement plus défavorable pour le milieu humain et, comme la variante Sud, sépare Curlan de Mûr-de-Bretagne.
- La variante Nord, comme la variante Mixte, apparaît nuancée vis-à-vis des critères humains, paysagés mais plus défavorable pour le milieu agricole. Il est également noté que cette dernière ne sépare pas le hameau de Curlan de Mûr-de-Bretagne.

En conclusion, pour la Région, la variante Nord « apparaît*, de manière relative, être un projet plus « durable » qui préserve mieux la vallée du Poulancre et la jonction naturelle entre Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne* ». Elle ajoute que, si cette variante était retenue, la Région sera particulièrement vigilante à ce que « *des mesures d'accompagnement satisfaisantes soient proposées et acceptées par les exploitations les plus impactées* ».

b. Le Département

Dans son avis, formulé par courrier du 22 février 2016, le Conseil Départemental des Côtes d'Armor rappelle son attachement ainsi que celui des collectivités locales pour le demi-échangeur de Caurel et à ce titre souhaite que l'État justifie son retrait du projet.
Sur le choix des variantes, le Conseil Départemental **se prononce en faveur de la variante mixte**.
Ce choix est argumenté des éléments suivants :

- La variante mixte génère moins d'impact sur le milieu naturel (boisements et zones humides) que la variante Sud. De plus, l'insertion de l'ouvrage de franchissement de la vallée du Poulancre est manifestement meilleure.
- La variante mixte réutilise de façon plus optimale les terrains déjà acquis par l'Etat.

De plus, il est rappelé que cette variante présente également l'intérêt d'être compatible avec un raccordement sur la RN164 du projet de déviation Sud-Est de Mûr-de-Bretagne.

c. Les Communautés de Communes : la CIDERAL

La CIDERAL s'est réunie en Conseil Communautaire en date du 2 février 2016. Après avoir rappelé les enjeux liés au projet, les conclusions de la première concertation et les objectifs de cette nouvelle concertation, la délibération expose les trois variantes soumises à la concertation.
Après avoir décrit les trois variantes, Monsieur le Président précise que « *la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraire de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation »* alors que les variantes Mixte et Nord « *permettent une circulation normale pendant la période des travaux* ».

Puis, après avoir rappelé que la variante Nord avait « *nettement la préférence de la DREAL sur le dossier de concertation* », la CIDERAL met en avant les avantages de la variante Mixte à savoir :

La visibilité économique de la ZA et de l'agglomération,
La vitrine promotionnelle de l'habitat.

Ces arguments sont appuyés par les exemples de Loudéac et Gouarec pour le choix du positionnement de la 2X2 voies et ses effets sur l'attractivité économique.

Enfin, il est précisé que si le choix de la variante Mixte était retenu des modifications devrons être faites au niveau des giratoires de Kerbotin.

Après avoir exposé ces différents points, le bureau communautaire se prononce à l'unanimité « **Pour la variante Mixte ».**

d. Les communes

➢ **La commune de Mûr-de-Bretagne**

En date du 11 février 2016, après avoir présenté les enjeux liés au projet, les conclusions de la première concertation et les objectifs de cette nouvelle concertation, la délibération expose les trois variantes soumises à la concertation.
Après avoir décrit les trois variantes, Monsieur le Maire précise que « *la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraire de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation »* alors que les variantes Mixte et Nord « *permettent une circulation normale pendant la période des travaux* ».

Puis, après avoir rappelé que la variante Nord avait « nettement la préférence de la DREAL sur le dossier de concertation », Monsieur le Maire met en avant les avantages de la variante Mixte à savoir :

- La visibilité économique de la ZA et de l'agglomération,
- La vitrine promotionnelle de l'habitat.
- Ces arguments sont appuyés par les exemples de Loudéac et Gouarec pour le choix du positionnement de la 2X2 voies et ses effets sur l'attractivité économique.

Enfin, il est précisé que si le choix de la variante Mixte était retenu des modifications devrons être faites au niveau des giratoires de Kerbotin.

A l'issue de ces échanges, Monsieur le Maire a invité son conseil a voté à bulletin secret.

De ce vote, il en ressort :

- **pour la variante Nord : 3 voix**
- **pour la variante Sud : 0 voix**
- **pour la variante mixte : 8 voix**
- **Absentions : 7 voix**

➢ **La commune de Saint-Guen**

En date du 8 février 2016, après avoir rappelé l'historique du projet, Monsieur le Maire expose de manière détaillée les différentes variantes, tant leurs tracés que leurs éventuels impacts.
Puis, après cet exposé, le Conseil Municipal, après en avoir délibéré

➔ **est *favorable au tracé de la variante mixte améliorée» .***

Ce choix s'accompagne des points suivants :

- *« Reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'Etat après expropriation,*
- *Limitation de l'impact sur Curlan par la suppression du Rond point et évitant ainsi l'impact sur un maximum de propriété bâties et non bâties en conservant le tracé de l'actuelle RN164,*
- *Par conséquent, l'aménagement d'un seul rond-point est suffisant*
- *Ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale par un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités* ».

➔ **Sollicite les services de la DREAL pour maintenir le demi-échangeur sur la commune de Caurel,**

➔ **Demande aux services de la DREAL d'obtenir un visuel permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie à hauteur de Curlan-Pont-Quemer en particulier.**

➢ **La commune de Saint-Mayeux**

Le 4 février 2016, la commune de Saint Mayeux a délibéré afin de demander à l'Etat *« d'inclure le demi-échangeur de Caurel dans le futur projet de tracé de la RN164 ».*
Cette demande est justifiée par des enjeux économiques et touristiques pour la commune de Caurel et notamment autour du site de «Beau-Rivage ».

➢ **La commune de Saint-Gilles-Vieux-Marché**

Par délibération en date du 23 février 2016, le Conseil municipal se prononce à l'unanimité pour la variante Mixte.

➢ **La commune de Caurel**

Le 4 Mars 2016, la Conseil Municipal de Caurel a délibéré à l'unanimité. Dans cette délibération, la commune « *exige que le demi-échangeur initialement prévu avec la mise à deux fois deux voies de la Route Nationale n°164, soit réalisé* » en rappelant « *qu'il s'en va de la survie touristique de la commune qui compte 6 restaurants, un gîte, et un bureau de l'Office de Tourisme* ».

➢ **La commune de Saint-Connec**

Par délibération en date du 22 février 2016, le Conseil Municipal renouvelle son avis initial.
Rappel de l'avis : En date du 17 juillet 2014, la commune a délibéré « *favorablement sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne, notamment par rapport au positionnement de l'échangeur de Coêt Prat* ».

5.5.4.2. Avis des administrations

a. La DRAC

La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), précise qu'en raison de la présence de sites archéologiques à proximité de l'aire d'étude, le préfet de Région sera susceptible de prescrire un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés.

b. La DDTM

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Côtes d'Armor par mail en date du 12 février 2016 exprime son avis vis-à-vis des variantes.
Tout d'abord, elle exclue la variante Sud pour plusieurs raisons :

- avec son viaduc bas, ce tracé apparaît plus impactant pour l'environnement (continuité écologiques, boisements ..),
- Ce tracé se rapproche dans sa partie Ouest d'un boisement présentant un intérêt particulier au titre de Natura 2000.

Entre les variantes Nord et mixte, après avoir exposé les avantages et inconvénients de chacune (impacts zones humides, boisements, ruisseau, habitations, coût), la DDTM « *se positionne en faveur **des solutions variante Nord et variante Mixte avec un léger avantage pour cette variante Mixte** qui permet de minimiser les impacts sur les milieux naturels et agricoles mais qui est plus pénalisante pour l'enjeu humain ».*

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

Par son courrier en date du 10 Mars 2016, la Direction Départementale de la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor s'est exprimée sur les enjeux touristiques liés au projet.
A ce titre, elle rappelle qu'au regard des impacts du projet sur les circuits de randonnées (coupure d'un GR et de la Voie Verte), des itinéraires de substitution devront être créés.
De plus, elle souhaite que des contacts soient pris avec les prestataires afin d'identifier avec eux d'éventuels impacts non décelés à ce jour (sont cités notamment la Base départementale de Plein Air de Mûr de Bretagne, Comité Départemental du Tourisme, Confédération Départementale VTT 22).

d. LA DREAL – Service Patrimoine Naturel (SPN)

Le SPN s'est exprimé sur le projet ; de cette contribution, il en ressort :

- **Sur le volet biodiversité**, il est rappelé « qu'au regard des objectifs européens des sites Natura 2000 de maintien dans un bon état de conservation les habitats et espèces d'intérêt communautaire, la variante nord et la variante mixte avec viaduc sont, à ce stade d'étude, indéniablement préférables à la variante sud dont les solutions d'itinéraires de substitution proposées ne sont pas satisfaisantes ». De plus, il est rappelé que le projet doit « assurer une transparence écologique totale afin de permettre aux espèces, en particulier les chauves-souris, de circuler sans risque de collisions » et à ce titre « la variante Nord et la variante mixte, du fait de la construction d'un viaduc large et élevé sur la vallée du Poulancre, permettent d'offrir les meilleures conditions de déplacement pour la faune ».
- **Sur les sites et les paysages** : Le SPN précise que « le dossier en son état actuel ne permet pas une analyse précise des impacts de chaque variante » et souhaite pour la suite des études « une analyse paysagère fine et détaillée permettant d'analyser les mesures d'insertion paysagères proposées ». Il est également demandé une recherche d'optimisation du tracé Nord afin de limiter les mouvements de terres.

En conclusion, le SPN rappelle que vis-à-vis des enjeux liés à la présence d'un site classé Natura 2000 et des espèces protégées dont plusieurs d'intérêt communautaire, « les tracés les moins impactants sur l'environnement sont la variante Nord et, à moindre degré, la variante Mixte ».
Enfin, il est rappelé qu'après le choix de la variante, une étude paysagère approfondie devra être réalisée.

5.5.4.3. Avis des organismes consulaires

a. La Chambre d'agriculture

Par son courrier en date du 11 février 2016, la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor s'est exprimée sur 4 points :
- **Le Choix des variantes** : la Chambre d'agriculture exprime « *son opposition à toute option de tracé à utiliser la voie rurale au droit de l'exploitation de M. Quéro* ». Cette option de tracé étant liée à la variante Sud.
Puis après prise en compte de l'ensemble des enjeux (éloignement des sites d'exploitation, effets de coupure, faisabilité de réorganisation parcellaire, qualité agronomique des terres, rétablissement des accès ;..), les élus **se positionnent pour la variante mixte.**

- **Le positionnement de l'échangeur de Kermur** : tel que présenté dans les différentes variantes handicape très fortement une exploitation laitière tenue par un jeune exploitant tant en termes d'emprise que de fonctionnement de son exploitation (élevage bovin).
Au regard de ces impacts, la Chambre d'agriculture demande la réalisation d'études complémentaires afin d'étudier toutes les solutions techniques visant à réduire les impacts pour cette exploitation.

- **Les compensations foncières** : La chambre d'agriculture rappelle qu'à ce jour aucune réserve foncière n'est constituée. Au vu des impacts du projet (environ 55 ha), la Chambre d'agriculture souhaite une intervention rapide de la SAFER.

- **L'aménagement foncier** : La chambre d'agriculture rappelle que dans la mesure où les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles, elle sollicite l'application de l'article L.123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre des grands projets routiers.

b. La Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitations Agricole (FDSEA)

Par son courrier, en date du 15 février 2016, le Président de la FDSEA s'exprime sur trois points :
- **Le choix de la variante** : Après analyse de l'ensemble des enjeux (éloignement des sites d'exploitation, effets de coupure, faisabilité de réorganisation parcellaire, qualité agronomique des terres, rétablissement des accès ;..) **la FDSEA retient la variante mixte.**
- **Les compensations financières** : La FDSEA rappelle qu'il est essentiel de tout mettre en œuvre pour constituer une réserve foncière au regard des impacts générés par le projet.
- **L'aménagement foncier** : la FDSEA rappelle que dans la mesure où les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles, elle sollicite l'application de l'article L.123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre des grands projets routiers.

5.5.4.4. Avis des associations

Le Groupe Mammalogique Breton par son courrier en date du 8 janvier 2016 rappelle que la nouvelle variante proposée à savoir la variante Mixte *« ne présente que peu d'intérêt dans la prise en compte des espèces de mammifères protégés par comparaison avec la variante Nord puisqu'elle génère des impacts un peu plus forts … sans apporter de réelle plus value sur les autres caractéristiques du projet ».*
Dans cet avis, il est également rappelé « *les impacts rédhibitoires de la variante Sud au titre de la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser »* mais également que le viaduc haut « *est la seule solution acceptable pour éviter et limiter les impacts sur les mammifères sauvages* ».
Au regard de ces arguments *« **le GMB recommande le choix de la variante Nord** pour la réalisation du projet qui permet d'éviter au mieux les impacts sur la population de mammifères sauvages ».*

L'association Nationale 164 créée autour du projet, lors de son assemblée générale du 5 février 2016 a délibéré sur le choix du tracé : l'assemblée **s'est prononcée à l'unanimité pour la variante Nord** en justifiant son choix de retenir la variante Nord (coût, rentabilité économique, moindre consommation agricole, bonne desserte de la ZA de Guergadic..) et de s'opposer aux tracés Sud et Mixte (impacts humains, dépréciations des biens, coupure Curlan et Kerbotin vis-à-vis de Mûr-de-Bretagne ..) .
Une pétition a été jointe à ce courrier avec :

- 65 signatures de riverains,
- 442 signatures de Mûrois.

L'Automobile Club de l'Ouest s'est prononcé pour la variante Nord qui « *à la lecture de l'analyse comparative semble la plus favorable aux intérêts collectifs, et qui nécessite en plus l'investissement le moins élevé ».*

L'Union Départementale Consommation Logement et Cadre de Vie des Côtes d'Armor se prononce pour une mise en œuvre rapide du projet et ce quelle que soit la variante retenue.

Côte d'Armor Nature Environnement par courrier en date du 19 janvier 2016, s'est exprimée sur le projet.
Tout d'abord **sur le contexte**, après avoir rappelé son soutien aux projets permettant d'améliorer la fluidité et la sécurité des axes bretons déplore toutefois que les schémas d'aménagement aient fait les choix quasi exclusifs du transport routier et de grosses infrastructures ferroviaires très coûteuses.
Puis**, sur le tracé**, l'association **s'exprime en faveur de la variante Nord**. Ce choix est largement justifié (enjeux environnementaux, desserte de la ZA de Guergadic, enjeux agricoles, coût).

5.5.4.5. Avis de l'exploitant de la route (la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest - DIRO)

L'avis de la DIR Ouest a été transmis par courrier en date du 12 février 2016.
Tout d'abord, concernant la première phase de concertation, après avoir rappelé son choix préalable pour la variante Nord, approuve le choix de retirer le demi-échangeur du projet.
Puis, après avoir pris connaissance des études complémentaire, la DIRO s'exprime sur ces dernières :

- Optimisation de la variante Nord : approuve le choix du merlon et maintien les précédentes remarques.
- Variante mixte : s'agissant d'une combinaison entre les variantes Nord et Sud, la DIRO maintient ses précédentes remarques concernant ces deux variantes.
- Optimisation de la variante Sud : Maintien des précédentes remarques en rappelant que le viaduc présentera des contraintes techniques et dynamiques.

En conclusion, la DIRO réitère son choix en **faveur de la variante Nord** avec les arguments suivants :

- Meilleur équilibre déblais/remblais,
- L'ouvrage de franchissement est en alignement droit
- L'utilisation de l'ex RN comme itinéraire de substitution.

5.6. Synthèse des avis et analyseS du maître d'ouvrage – Apports de la concertation

5.6.1. Le bilan de la concertation

5.6.1.1. Bilan quantitatif

a. Une concertation relativement 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 123 observations (registres, courriels, courriers, institutionnels …),
- Réunir un peu plus de 140 personnes lors de la réunion publique qui s'est déroulée en soirée,

b. Intérêt suscité par le projet

Sur les 123 observations émises lors de la concertation, aucune personne n'a clairement exprimé son rejet de l'opportunité-même du projet. Toutefois, quelques personnes ont fait part de leur mécontentement qu'il s'agisse du déroulement de la concertation, du choix des tracés ou encore de l'abandon d'une option d'échange ou de la variante dite « Aménagement sur place ».

Au-delà de ces observations (moins de 10), la majorité des remarques ont été faites sur les variantes.

c. Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Après analyses individuelles de ces derniers, les observations peuvent être regroupées La répartition par thèmes des avis est la suivante :

Thèmes	Nombre d'avis
Choix de la variante	57
Impacts et mesures compensatoires	18
Remarques sur le tracé	12
Autres remarques	11
½ échangeur de Caurel	18
Opportunité du projet	7
TOTAL	**123**[1]

[1] Ces avis ont été comptabilisés hors pétition

d. Les avis sur les variantes

566 personnes ont exprimé leurs avis sur une ou plusieurs variantes (dont 507 réunies au sein du collectif Association Nationale RN164).
La synthèse des avis exprimés est la suivante :

	POUR			CONTRE		
	MIXTE	SUD	NORD	MIXTE	SUD	NORD
TOTAL (avec pétition)	19	12	542	528	534	12

Ps : Une personne a pu s'exprimer sur plusieurs variantes. Dans le tableau l'ensemble des avis exprimés ont été comptabilisés.

Même si on ne retient que les riverains du projet (65) et pas les autres signataires Mûrois de la pétition, la population est clairement majoritairement opposée aux Variantes Mixte et Sud.

5.6.1.2. Bilan qualitatif

a. Sur les thématiques abordées

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

➢ **L'agriculture**

Les enjeux agricoles ont largement été évoqués durant toute la phase de concertation.
Les impacts évoqués sont les suivantes :

- Perte de terre
- Problème de déplacement de troupeau
- Accessibilité aux parcelles
- Impact de l'itinéraire de substitution (variante Sud)

La position de l'échangeur de Toul Houz a également fait l'objet de vives inquiétudes et notamment vis-à-vis de son impact sur un jeune exploitant laitier installé depuis 4 ans.

La variante Sud est rejetée pour son impact en phase chantier, mais aussi en phase définitive, sur une exploitation laitière.

Au regard des avis émis par les acteurs du milieu agricole, la variante mixte leur apparaît comme celle qui présente le meilleure compromis.

En termes de surface, la variante Nord reste toutefois légèrement moins consommatrice de terres agricoles.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

En ce qui concerne les impacts agricoles du projet, aucune variante n'est sans solution pour remédier aux impacts. En particulier, un aménagement foncier semble à rechercher en vue d'organiser équitablement la compensation des impacts du projet. Le maître d'ouvrage n'a néanmoins pas un pouvoir de décision en la matière, qui relèvera des commissions communales d'aménagement foncier. Dans l'attente, le maître d'ouvrage s'efforce de constituer des réserves foncières par le biais de la SAFER.
Le tracé routier peut encore évoluer et être optimisé pour répondre aux enjeux agricoles, en particulier dans le secteur de l'échangeur de Toul Houz.
L'étude d'impact agricole plus complète permettra le cas échéant d'identifier les besoins d'aménagement complémentaires (voies de désenclavement, ouvrages de franchissement) nécessaires à l'activité agricole.

➢ **Le milieu humain**

Pour cette thématique, Il s'agit tout d'abord d'inquiétudes autour des nuisances sonores et visuelles.
Ainsi, parmi les points évoqués :

- La distance de leur habitation par rapport à la route,
- Le profil en long du projet (passage en remblais ou déblais)
- Les mesures qui seront mises en place.

Plusieurs riverains ont également évoqué la dépréciation de leur bien suite à la réalisation du projet.

Par rapport à ces enjeux, les habitants des hameaux de Pont Quémer, Curlan et Kerbotin se sont montrés très inquiets vis-à-vis de la variante Mixte.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

En ce qui concerne les nuisances sonores, les protections sonores réglementaires seront mises en œuvre. Le tracé peut encore être optimisé dans la suite des études pour limiter les remblais, permettre l'implantation de merlons anti-bruit…
Néanmoins, il est rappelé que la réglementation ne prévoit pas d'indemnisation pour une éventuelle dépréciation des biens, en dehors de ceux impactés par l'emprise du projet.
Le maître ouvrage note que la variante Nord est effectivement celle qui impacte le moins d'habitations et qui préserve vraisemblablement au mieux les hameaux de Curlan, Kerbotin et Pont-Quemer.

➢ L'environnement

Sur cette thématique, plusieurs enjeux ont été évoqués :

- L'impact sur le site Natura 2000,
- L'impact sur les cours d'eau,
- L'impact sur les zones humides,
- L'impact sur les boisements,
- L'impact sur la pollution notamment par rapport à la longueur du tracé.

Au regard des avis émis, la variante Sud a largement été rejetée sur cette thématique et notamment en raison de l'impact du viaduc bas (sur les espèces) mais également à la destruction d'un habitat classé dans le réseau Natura 2000.
Entre les variantes Nord et Mixte, la concertation a mis en avant quelques différences (coupure de cours d'eau, surface Zones humides, boisements..) mais sans un avis tranché très net sur cette thématique entre les deux variantes.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Le dossier de concertation mettait effectivement bien en avant les limites de la variante Sud au regard de ses impacts sur l'environnement, à partir du moment où les variantes Mixte et Nord présentent des solutions moins impactantes sur ce sujet. Les différences entre ces variantes Mixte et Nord sont relativement faibles, et auront à être précisées et optimisées dans la phase suivante des études, quelle que soit la variante choisie.

➢ Le paysage

Cette thématique a été abordée sur différents aspects :

- La perception du projet depuis l'extérieur,
- La perception depuis le projet (et notamment sur Mûr-de-Bretagne et la Zone d'activités du Guergadic),
- La vallée du Saint Guen

Sur le premier point, les personnes qui se sont exprimées n'ont pas clairement mis en avant leur préférence pour l'une ou l'autre des variantes. Un certain nombre de personnes ont indiqué avoir du mal à se représenter l'impact du projet dans le paysage malgré les différents supports fournis par le maître d'ouvrage.
Sur le second point, nombre d'avis ont mis en avant la variante Mixte, cette dernière offrant selon eux de belles perspectives sur la Zone d'activités de Guergadic ainsi que sur le Centre-Ville de Mûr-de-Bretagne. A noter toutefois que ces arguments ont également été repris par les défenseurs de la variante Nord, qui contestent que la variante Mixte valorise plus le paysage que la variante Nord.
Enfin, sur le dernier point, les variantes Mixte et Sud ont clairement été identifiées comme présentant des impacts difficilement réductibles sur la vallée du Saint Guen.

➢ L'aménagement du territoire et le développement économique

Deux sujets récurrents ont alimenté cette thématique :

- Le développement de la Zone d'activités de Guergadic
- L'isolement du hameau de Curlan vis-à-vis de Mûr-de-Bretagne

La concertation a permis de mettre en avant l'importance de la Zone d'activités de Guergadic pour le territoire et par conséquent les attentes de la population vis-à-vis du présent projet (retombées économiques). En effet, les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet sont dans l'ensemble plutôt favorables aux variantes Mixte et Sud qui favoriseraient le développement de la Zone d'Activités de Guergadic.
Cet argument de retombés économiques a toutefois été contesté durant la concertation, certains rappelant que le développement d'une Zone d'activités n'était pas forcement conditionné par une infrastructure routière. A ce titre plusieurs exemples ont été cités : Intermarché à Rostrenen, ..

La question de l'isolement du hameau de Curlan a souvent été abordé au cours de la concertation et notamment comme argument à la défaveur des variantes Mixte et Sud qui isoleraient Curlan de Mûr-de-Bretagne.

L'enjeu lié au jardin du Botrain a été finalement peu ou succinctement évoqué, un riverain indiquant même qu'il n'est plus ouvert au public ; les propriétaires ne se sont en outre pas exprimés, tout comme lors de la précédente concertation.

Enfin, on notera que la variante Mixte est vue sous un jour favorable par certains car permettant d'y connecter une éventuelle future variante sud-est de Mûr-de-Bretagne.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

En ce qui concerne le développement de la zone d'activités de Guergadic, le maître d'ouvrage rappelle qu'aucune des variantes n'empiète sur celle-ci et que toutes les variantes laissent de très larges espaces de développement futur pour cette zone, que ce soit au nord ou au sud de la RN164 actuelle.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage réaffirme, les modélisations numériques réalisées pour la concertation le mettant bien en évidence, que la perception de la zone d'activités depuis la nouvelle route sera assurée, tant dans la variante mixte ou sud (zone en contre-bas et derrière une haie avec une vision sur les arrières – la déchetterie, la station d'épuration…) que dans la variante nord (en vue haute avec vue sur les façades) contrairement à ce qui a été parfois affirmé pendant la concertation. La desserte de la zone est en outre assurée dans chaque variante et il apparaît que ce serait même légèrement plus simple avec la variante nord qu'avec les variantes sud ou mixte lorsqu'on vient de l'ouest.

En outre, le maître d'ouvrage tient à indiquer qu'avec les variantes sud ou mixte, le projet de parc éolien est fortement compromis.

Puis, en ce qui concerne la vue sur le bourg de Mûr-de-Bretagne, elle est certes plus proche en variante mixte et ou sud (le bruit routier se rapprochant aussi de ceux qui sont vus), mais elle est effective depuis la variante nord sur un long alignement de 1,2km. Cette proximité des variantes Mixte ou Sud est aussi le motif d'un rejet par les riverains par ailleurs. Il faut d'ailleurs noter que la proximité du bâti pourra dans la suite du projet amener à essayer de cacher les abords de la voie pour protéger visuellement les riverains, ce qui pourra limiter le potentiel de mise en valeur du territoire et impliquera de rechercher un équilibre entre les différents enjeux.
La variante Nord constitue effectivement plus une vraie déviation que les variantes Mixte et Sud, au prix d'impacts humains différents.

Enfin, en ce qui concerne le projet de rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne, le maître d'ouvrage note qu'il ne fait l'objet à ce jour d'aucune réflexion formalisée, d'aucun tracé et ne dispose d'aucune perspective de calendrier de réalisation. Comme porté dans le dossier de concertation, le branchement d'une telle rocade dans le secteur de Pont-Quémer sur la variante Mixte ou Sud, outre qu'il sera limite, voire compromis, en termes de sécurité routière et de visibilité, est susceptible de remettre en cause certains des aménagements (giratoires…) qui seraient faits pour le projet de 2x2 voies, et de nécessiter la destruction de nouveaux bâtis. Au-delà, accentuer encore la courbure de la future RN164 comme il est demandé dans certains avis, risquerait même de compromettre définitivement tout futur raccordement d'une éventuelle rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne. D'un autre côté, la Variante Nord ne compromet pas l'opportunité d'une rocade sud-est, qui pourra se brancher sur la RN164 actuelle déviée, les usagers pouvant ensuite rejoindre la nouvelle RN164 par l'un des deux échangeurs prévus à proximité. La faisabilité d'un raccordement est en outre moins contrainte.

- **Les demandes d'optimisations**

Une des demandes qui est ressortie de cette concertation s'articule autour du giratoire de la variante Mixte situé entre Pont Quémer et Kerbotin. Ce giratoire permettant de raccorder la RD 35 au futur itinéraire de substitution a dû pour des raisons techniques être positionné à proximité d'habitations suscitant ainsi de nombreuses réactions de la part des riverains.

Une autre demande concerne l'échangeur Ouest situé à Kermur. Il s'avère que ce dernier se localise au centre d'une exploitation laitière d'où des demandes pour envisager un décalage de cet échangeur.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Concernant le secteur de Pont-Quémer et le rétablissement de la RD35 et de la RN164 actuelle au croisement avec la future RN164, le maître d'ouvrage pourra rechercher une optimisation de la conception si la variante Mixte était retenue. Néanmoins, le tracé de la RN164 est déjà très contraint dans ce secteur, avec une courbe forte et le viaduc à rejoindre au Nord, et les possibilités risquent d'être réduites et/ou onéreuses. Accentuer encore la courbure de la future RN164, comme évoqué ci-avant, serait en outre a priori incompatible avec le branchement d'une rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne.

En ce qui concerne l'emplacement de l'échangeur ouest, le maître d'ouvrage estime qu'il n'est pas envisageable de revenir à la solution historique de 1996 trop excentrée par rapport au carrefour avec la RD767 et donc pour l'accès au centre de Mûr-de-Bretagne. Néanmoins, les tracés élaborés à ce stade restent des ébauches dressées pour vérifier la compatibilité avec les règles de conception et permettre d'apprécier leur faisabilité technique et leurs différents impacts. Quelle que soit la variante retenue à l'issue de la concertation, les tracés sont encore susceptibles d'ajustements par décalage du tracé et modification de son profil en long. Le maître d'ouvrage identifie donc les attentes concernant ce secteur de Kermur.

- **Le demi-échangeur de Caurel**

Le retrait du ½ échangeur de Caurel a suscité des réactions notamment sur le registre de Caurel dans lequel 17 personnes ont manifesté leur attachement et leur volonté de voir ce demi-échangeur se réaliser.

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme que, si la faisabilité technique d'un demi-échangeur pour desservir Caurel a été étudiée, il n'a pas été considéré nécessaire, eu égard à son coût et ses impacts, dès lors que le projet présenté par l'État répond de manière satisfaisante aux besoins de desserte du territoire par la présence des deux autres échangeurs. Il n'est donc pas prévu de l'intégrer au projet qui sera soumis à enquête publique et ce point ne faisait pas l'objet de la concertation complémentaire, ayant été tranché lors de la précédente concertation. Mais ce demi-échangeur répondant à des enjeux plus locaux qui peuvent être justifiés, une autre collectivité pourra néanmoins évidemment en assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement si elle le souhaite.

5.7. DECISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Tout d'abord, le maître d'ouvrage constate que les études complémentaires ont permis une meilleure appréhension et compréhension du projet.

En particulier, les recherches d'approfondissement et d'optimisation ont conduit à mettre en lumière les carences de la variante Sud qui ne compte désormais plus aucun défenseur alors qu'elle était celle privilégiée par les élus locaux ou la profession agricole à l'issue de la première concertation publique menée en 2014.

Ensuite, force est de constater un dissensus toujours aussi net en ce qui concerne le choix de variante.

Néanmoins, les supports mis à disposition du public et des élus, de même que le questionnement porté par le maître d'ouvrage, ont permis une bien meilleure expression et précision des arguments soulevés par les uns et les autres, qui faisaient défaut lors de la précédente concertation publique.

Les oppositions sont très claires.

D'une part entre catégories d'acteurs :

- les élus locaux privilégient la variante Mixte
- les acteurs régionaux, nationaux ou associatifs privilégient la variante Nord
- les riverains sont partagés, mais très majoritairement en faveur de la variante Nord

D'autre part sur les arguments et thématiques soulevés ;

- ceux qui privilégient la variante Nord le font avant tout pour limiter les impacts humains (bruit, cadre de vie) pour les hameaux de Curlan, Pont-Quémer etc
- ceux qui privilégient la variante Mixte le font avant tout pour une question de valorisation du territoire traversé et parce qu'elle est la moins impactante sur l'activité agricole

Le maître d'ouvrage note que certains points n'ont pas fait l'objet d'une forte expression ; impact sur le jardin du Botrain par la variante Nord, remise en cause du projet d'éoliennes par la variante Mixte, impacts environnementaux (les variantes Mixte et Nord apportant des réponses solides sur ce dernier point)

Le maître d'ouvrage ne considère pas vraiment recevables les arguments relatifs à la plus grande visibilité donnée au territoire par la variante Mixte comme facteur de développement économique du territoire. Certes, la variante Mixte rend visible l'agglomération de Mûr-de-Bretagne plus longtemps et de plus près, au prix d'impacts humains redoutés par la population. Mais la variante Nord assure des conditions de desserte générale de la commune, et des conditions de desserte, de visibilité et de développement de la zone d'activités de Guergadic équivalentes à celles de la variante Mixte, les éléments de perception paysagère ou de temps de parcours de desserte apportés au dossier de concertation en attestant. Plus que le choix de variante, qui semble plutôt neutre in fine sur cet aspect, c'est le projet de développement économique et de territoire des collectivités qui sera déterminant, le projet routier constituant un atout à l'échelle du Centre Bretagne dont il convient de s'emparer.

En ce qui concerne une éventuelle réalisation à long terme d'une rocade sud-est de Mûr-de-Bretagne, l'incertitude sur les fonctions, la nature et l'horizon de réalisation d'un tel aménagement ne peuvent en faire un critère de choix. La Variante Nord ne compromet pas vraiment l'attractivité d'une telle infrastructure alors qu'a contrario la variante Mixte en contraint la faisabilité.

Restent donc les enjeux agricoles et liés au cadre de vie, qui sont ici déterminants pour le choix à réaliser.

Selon les éléments soumis par le maître d'ouvrage à la concertation, la variante Mixte est un peu moins défavorable pour l'activité agricole alors qu'elle est clairement plus défavorable au regard des enjeux humains. Les avis reçus confortent clairement cette perception, qui était donc juste.

Nombre des défenseurs de la variante Mixte le font en tablant sur une optimisation de la conception au niveau de l'intersection RD35/actuelle RN164, pour éviter une voie de raccordement et un giratoire qui soulèvent des craintes chez de nombreux riverains. A ce stade des études, même si le maître d'ouvrage mènera la suite du projet dans le souci de trouver des solutions optimisées, une telle amélioration du projet reste incertaine car très contrainte. Elle faciliterait l'acceptation de la variante Mixte, sans néanmoins lui retirer sa plus grande proximité avec les zones agglomérées comparé à la variante Nord : l'acceptabilité de la variante Mixte restera toujours plus difficile, les mesures d'accompagnement que prendra le maître d'ouvrage (aménagements paysagers et protection contre le bruit) répondant aux objectifs réglementaires avec la meilleure efficacité possible, mais sans prétendre maintenir totalement la qualité de cadre de vie actuel.

En ce qui concerne enfin les enjeux agricoles, aucune des deux variantes ne sera facile à réaliser : toutes deux impactent de manière comparable 3 exploitations, et se différencient dans le secteur de Curlan/Guergadic, la variante Nord impactant nettement deux exploitations là où la variante Mixte en impacte nettement elle aussi une troisième. A ce stade des études et des démarches (un éventuel aménagement foncier et les solutions qu'il pourrait apporter ne se dessinant que dans plusieurs années), il est difficile de déterminer ce qui sera le plus facile à résoudre. Aucune situation délicate n'est cependant sans solutions.

En outre, le maître d'ouvrage rappelle le coût du projet : la variante Nord semble un peu plus économique à ce stade. Même si les estimations restent peu robustes à ce stade et que la poursuite des études pourra conduire à des ajustements (coûts pour résoudre les désordres agricoles pour la variante Nord, coûts pour faciliter l'insertion paysagère et acoustique ou modifier le projet dans le secteur de la RD35 pour la variante Mixte), le linéaire plus grand de la variante Mixte (500 m de plus) et son nombre d'ouvrages d'art plus important (un de plus) ne devraient pas remettre en cause cette hiérarchie.

Enfin, pour ce qui est des emprises foncières aujourd'hui maîtrisées par l'État, qui donneraient un avantage à la variante Mixte, leur situation juridique est claire : elles ont été acquises dans le cadre d'une DUP pour réaliser un autre projet que celui qui est aujourd'hui envisagé, donc en aucun cas l'État ne peut en prétendre conserver la propriété, que ce soit pour réaliser le nouveau projet lorsqu'elles restent nécessaires ou pour les utiliser en réserve foncière pour accompagner le traitement des impacts agricoles. Cette situation de fait ne peut donc pas être un critère de choix.

Ainsi, eu égard aux avis recueillis pendant cette nouvelle phase de concertation publique, et tenant compte des analyses qu'en fait le maître d'ouvrage, l'État considère que la variante Nord :

- présente une réponse adaptée aux enjeux environnementaux du secteur
- respecte le budget cible fixé (100 M€)
- constitue un outil précieux au service du développement du territoire du Centre Bretagne en général, et du secteur de Mûr-de-Bretagne en particulier, en offrant un potentiel de développement et une accessibilité performante aux communes et à la zone d'activités existante
- présente des enjeux humains maîtrisés là où la variante Mixte, seule autre alternative viable, crée une situation contraignante où toutes les attentes en termes de maîtrise des impacts sur le cadre de vie ne pourront pas être pleinement satisfaites
- présente des impacts sur l'activité agricole forts, mais pas suffisamment discriminants avec ceux de la variante Mixte, qui font en réalité de l'impact agricole, quelle que soit la variante choisie, l'enjeu principal des procédures à venir et plaident sans équivoque pour un aménagement foncier agricole et forestier

En conclusion, l'État décide :

- de poursuivre le projet sur la base de la variante Nord
- d'organiser une étroite concertation avec la profession agricole, les exploitants directement concernés et les élus locaux pour anticiper et accompagner les impacts sur l'activité agricole, en mettant en place les dispositifs de suivi nécessaires
- de porter une attention spécifique dans la suite du projet à la mise en valeur des territoires traversés (aménagement paysager, signalisation, accessibilité des secteurs à enjeux)

6. LA CONDUITE DES ETUDES ULTERIEURES

La mise en œuvre du chantier de la RN164 à Mûr-de-Bretagne 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, ect…

- **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 Environnementale [2] 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.

- **Le dossier d'incidence Natura 2000**

- **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.

[2] 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.

7. LES ANNEXES

Annexes relatives à la première concertation

- **Annexe 1 :** Modalités de concertation retenue et invitation
- **Annexe 2 :** Proposition de modalités de concertation transmises aux communes et communautés de communes concernées
- **Annexe 3** : Délibération des communes sur les modalités de concertation
- **Annexe 4** : Dossier de concertation
- **Annexe 5** : Diffusion du dossier de concertation : courrier et liste des destinataires
- **Annexe 6** : affiche annonçant de la concertation
- **Annexe 7** : Plaquette et support de la réunion publique
- **Annexe 8** : Compte rendu de la réunion publique
- **Annexe 9** : Compte rendu de la permanence
- **Annexe 10** : Observations portées sur les registres en mairie, courriels et courriers reçus
- **Annexe 11** : Communiqué de presse
- **Annexe 12** : Principales coupures de presse
- **Annexe 13** : Avis institutionnels reçus

Annexes relatives à la seconde concertation

- **Annexe 14 :** Modalités de concertation retenue et invitation
- **Annexe 15 :** Proposition de modalités de concertation transmises aux communes et communautés de communes concernées
- **Annexe 16** : Délibération des communes sur les modalités de concertation
- **Annexe 17** : Dossier de concertation
- **Annexe 18** : Diffusion du dossier de concertation : courrier et liste des destinataires
- **Annexe 19** : affiche annonçant de la concertation
- **Annexe 20** : Support de la réunion publique
- **Annexe 21** : Compte rendu de la réunion publique
- **Annexe 22**: Observations portées sur les registres en mairie, courriels et courriers reçus
- **Annexe 23** : Communiqué de presse
- **Annexe 24**: Principales coupures de presse
- **Annexe 25** : Avis institutionnels reçus

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

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

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

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

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

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

Le projet concerne le territoire des communes de :

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

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

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

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

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

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

- un rappel des études et décisions antérieures

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

La concertation vise à recueillir les avis :

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

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

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

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

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

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette réunion sera annoncée :

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

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

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

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

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

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

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

III. BILAN DE LA CONCERTATION

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

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

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Monsieur le Maire,

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

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

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

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

Patrick STRZODA

Monsieur le Maire de Saint Connec
1, rue des Fleurs
22530 SAINT-CONNEC

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Monsieur le Maire,

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

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

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

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

Patrick STRZODA

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

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Monsieur le Maire,

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

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

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

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

Patrick STRZODA

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

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Monsieur le Maire,

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

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

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

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

Patrick STRZODA

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

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Monsieur le Maire,

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

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

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

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

Patrick STRZODA

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

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Monsieur le Maire,

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

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

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

Patrick STRZODA

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

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D425

Rennes, le 28 MAI 2014

Madame la Présidente,

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

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

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

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

Patrick STRZODA

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

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 28 MAI 2014

Monsieur le Président,

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

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

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

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

Patrick STRZODA

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

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

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

Bonjour,

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

Cordialement

Marina VINCENT
Mairie SAINT-GUEN

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

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

cordialement

Alain BRAGUIER
0299334484

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

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

Bonjour Monsieur Poivre,

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

Salutations distinguées

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

Pontivy Communauté

Pontivy, le 14 mai 2014

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

Affaire suivie par : Pierre Alexandre POIVRE

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

Monsieur le Préfet,

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

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

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

La Présidente
Christine LE STRAT

Ch Strat

Pontivy Communauté

1 Place Ernest Jan
BP 96 - 56303 Pontivy Cedex
tél. : 02 97 25 01 70
fax : 02 97 25 63 69
www.pontivy-communaute.fr
mel : info@pontivy-communaute.fr

Accueil du public :
du lundi au vendredi
de 9h à 12h et de 14h à 17h

COMMUNE DE MUR DE BRETAGNE
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

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

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

Secrétaire de séance : PICHARD Jean-Philippe

Date de convocation : 28 mai 2014

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

Reçu par dématérialisation
en sous-préfecture de
Guingamp, le 17 JUIN 2014

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

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

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

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

La concertation vise à recueillir les avis :
-sur les enjeux du projet
-sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
-sur les aménagements étudiés
-sur l'analyse comparative des aménagements étudiés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

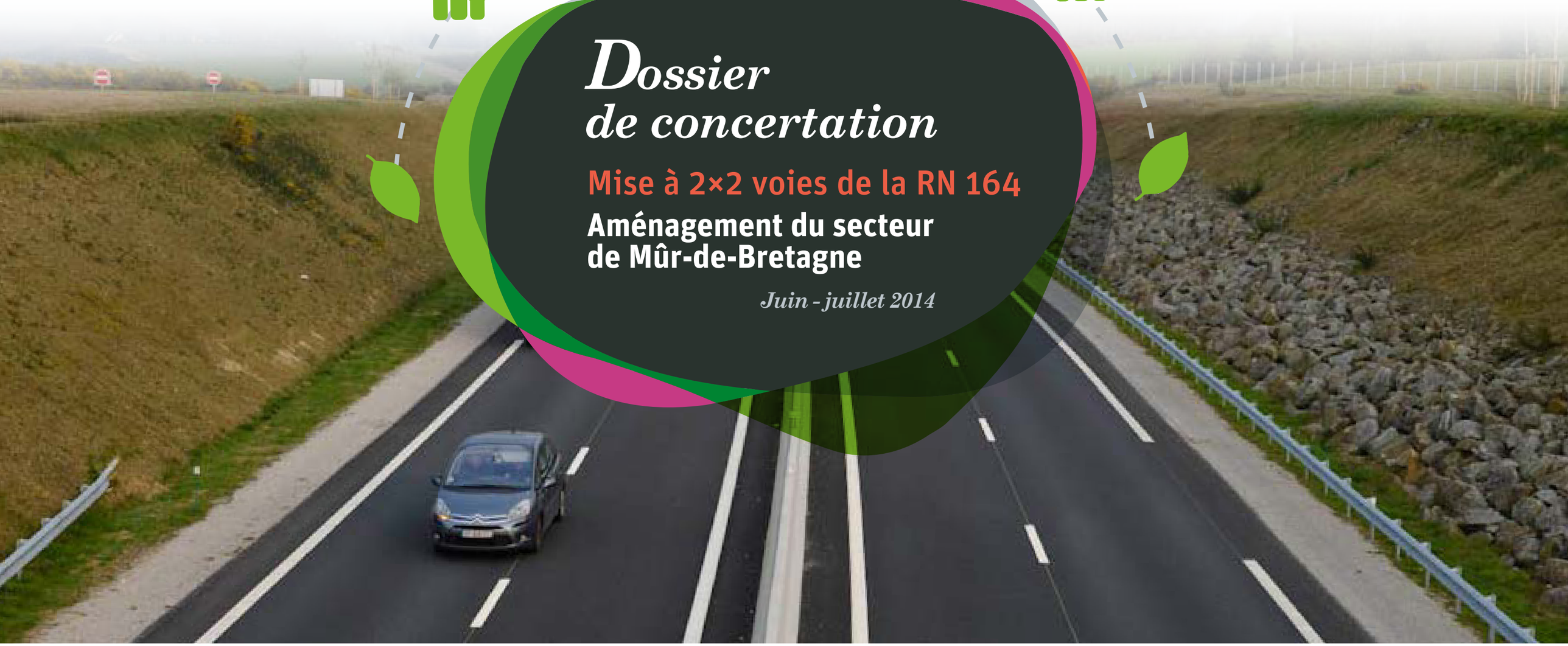
Pour extrait conforme
Le Maire,
Hervé LE LU

Dossier de concertation

Mise à 2×2 voies de la RN 164

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

Juin - juillet 2014



RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Sommaire

1 Introduction

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

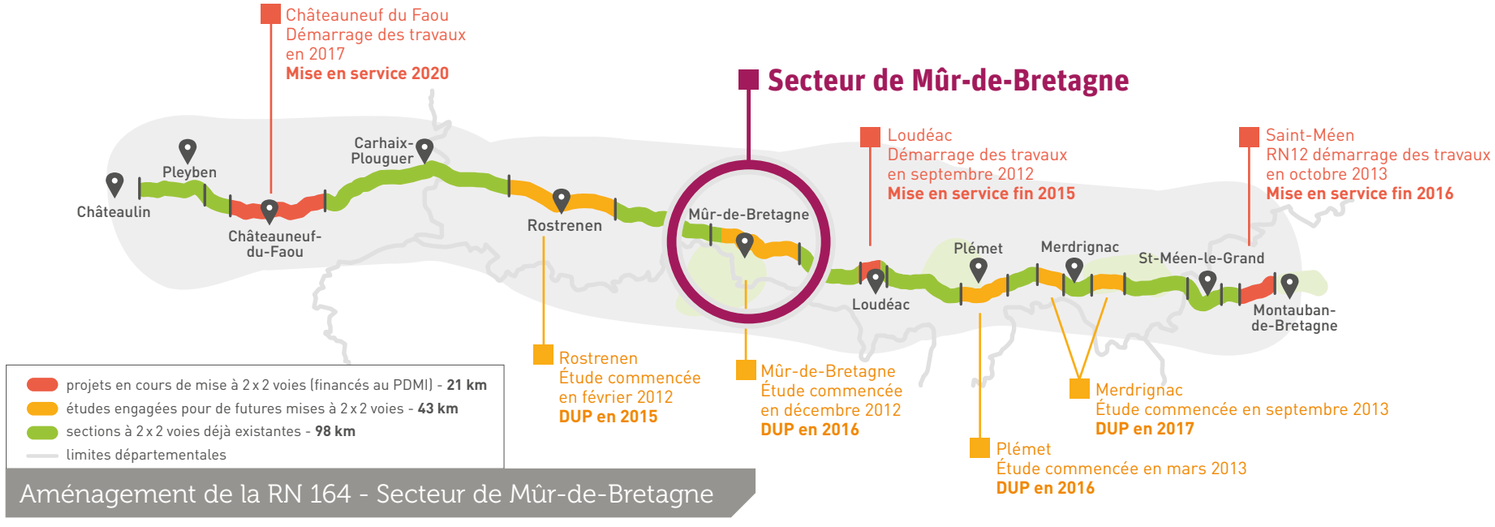
La concertation qui va se dérouler du 10 juin au 11 juillet 2014 offre aux habitants de ces communes et à tous les utilisateurs de la RN 164, axe routier majeur du centre Bretagne, la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire. Le temps de la concertation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

La RN 164 en chiffres

162 km de long

98 km déjà en 2x2 voies

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



Aménagement de la RN 164 - Secteur de Mûr-de-Bretagne

Zoom sur le Pacte d'avenir pour la Bretagne

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

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

Un projet global pour la Bretagne

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

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

Trois variantes soumises à la concertation

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Le territoire du projet

2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité

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

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

Renforcer la desserte régionale est-ouest par le centre Bretagne

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

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

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

Les transports collectifs présents sur le territoire

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

- le car, ligne 4, via la ligne Loudéac – Carhaix (ligne 4).

- le car, ligne 3, qui dessert 3 fois par jour les communes de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen et Saint-Caradec.

- le TER et le car, via la ligne Loudéac – Rennes (ligne R1) puis le car depuis Loudéac.

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

Favoriser et fluidifier les déplacements

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

Un enjeu important : les liaisons domicile-travail

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

Améliorer la sécurité routière

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

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

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

La dangerosité des carrefours

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

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

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

Prévisions de trafic : une tendance à la hausse…

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

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

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

… particulièrement forte pour les poids-lourds

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

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

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

Modélisation des flux routiers

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

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

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

2 Le territoire du projet

2.2 Les enjeux de développement

La situation démographique

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

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

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

La situation économique

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

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

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

Les activités agricoles

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

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

Rétablir l'accès aux parcelles agricoles

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

Les activités touristiques

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

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

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

Un patrimoine culturel de grande richesse

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

Mûr-de-Bretagne

2.3 Les enjeux environnementaux

Un milieu naturel remarquable

Un paysage aux multiples visages

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

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

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

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

L'omniprésence de l'eau

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

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

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

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

Article L211-1 du Code de l'environnement.

Osmonde royale (*Osmunda regalis*)

Une faune et une flore très diversifiées

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

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

Une zone naturelle protégée : la vallée du Poulancre

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

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

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

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

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

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

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

Mûr-de-Bretagne – secteur de Le Quelo

3 Le projet soumis à la concertation

Principes généraux de l'aménagement

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

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

Trois variantes retenues

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

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

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

Les points communs des 3 variantes

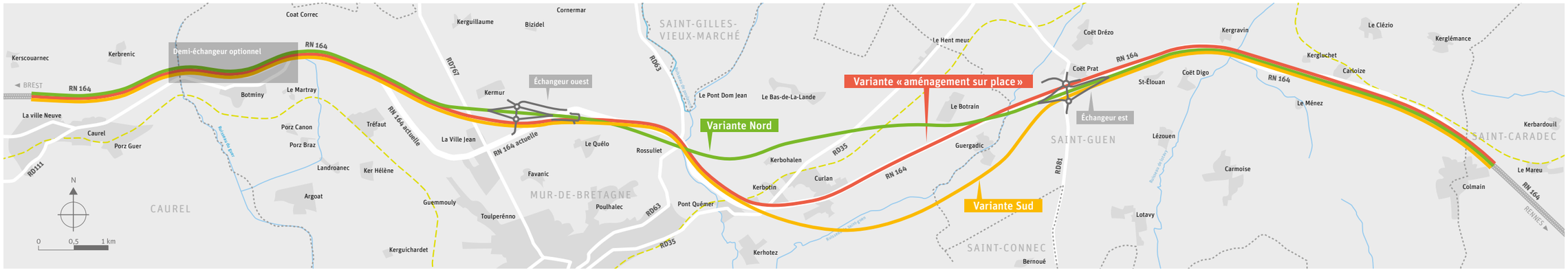
Avant d'explorer les caractéristiques de chaque variante, dans la suite de ce document, notons les points communs qui les rapprochent, à savoir la question des échangeurs et le doublement de la déviation de Caurel.

→ Deux échangeurs validés, un troisième en option

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

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

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



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

→ Le doublement de la déviation de Caurel

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

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

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

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

A chaque étude ses spécialistes

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

→ Zoom sur… la zone Natura 2000

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

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

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

Secteur de Toul Louz et boisements de la vallée de Poulancre

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 La variante « aménagement sur place »

Les caractéristiques de l'aménagement

La variante « aménagement sur place » s'inspire du tracé qui avait fait l'objet, en 1997, d'une déclaration d'utilité publique, pour le secteur de Mûr-de- Bretagne. Elle va cependant plus loin, puisqu'elle comprend aussi la déviation de Caurel, à l'ouest, et va jusqu'à Colmain, à l'est. Elle vise à réutiliser au maximum le tracé actuel de la RN 164.
Concrètement, le tracé se connecte à la RN 164 à 2x2 voies, à l'ouest, puis s'appuie sur la voirie existante jusqu'à l'ancienne usine Senan. Afin de dévier le carrefour de Toul Louz, il longe le sud du bois situé à l'ouest de la RD 767, puis passe entre la station de pompage et le concessionnaire New Holland avant de rejoindre la RN 164 à l'est du carrefour de Toul Louz.
La suite de l'itinéraire suit la voirie existante. Il franchit, ainsi, la vallée du Poulancre en s'appuyant sur la RN 164 actuelle.

La situation des deux échangeurs

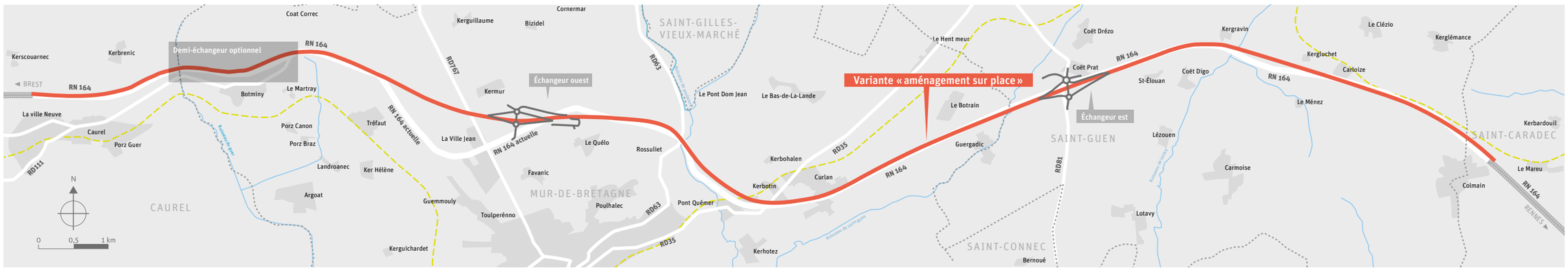
A l'ouest, l'échangeur sera situé entre la RD 767 et la route d'accès au hameau de Bizidel. L'échangeur est sera, quant à lui, situé au niveau du lieu dit « Coët Prat ».

Deux viaducs protecteurs de l'environnement

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

Entre Guergadic et Saint-Elouan

La variante « aménagement sur place » en chiffres	
Longueur	**12,7 km**
Surfaces agricoles utiles touchées	**46,6 ha**
Bois directement impactés	**10,2 ha**
Nombre d'habitations situées dans une bande de 100 m	**60**
Zones humides touchées	**2,5 ha**
Coût	**103 M€**



Les enjeux et les impacts

Les impacts sur l'habitat :

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

Les impacts liés au bruit :

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

Les impacts sur l'environnement :

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

Les impacts sur le paysage :

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

Les impacts sur le milieu agricole :

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

Les impacts sur le développement économique :

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

Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :

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

Les mesures d'insertion envisagées

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

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

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

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

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

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

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

3.2 La variante « nord »

Les caractéristiques de l'aménagement

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

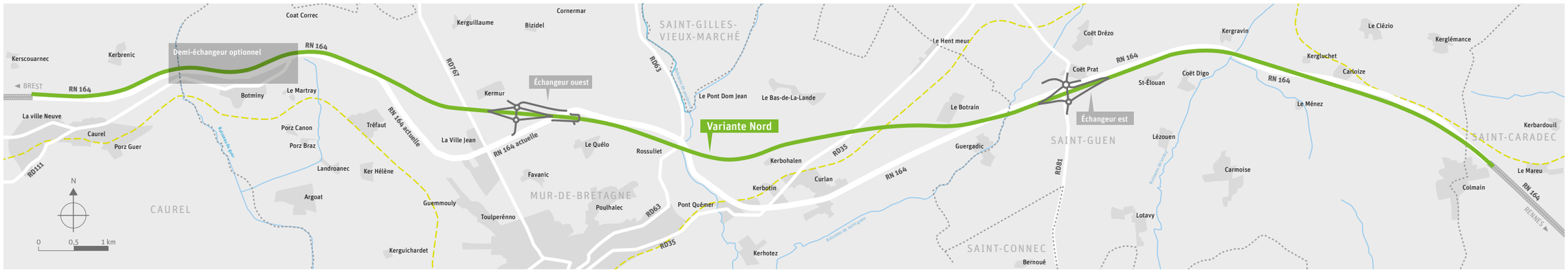
Son franchissement emprunte un viaduc d'environ 250m de long et 25 m de hauteur au point le plus haut (un seul viaduc est nécessaire, l'ancienne route servant d'itinéraire de substitution). Le tracé se fraye, ensuite, un chemin dans le bois situé à l'est de la RD63, passe au nord du lieu-dit de « Kerbohalen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

La situation des deux échangeurs

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

Entre Coët Digo et le Botrain

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



Les enjeux et les impacts

Les impacts sur l'habitat :

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

Les impacts liés au bruit :

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

Les impacts sur l'environnement :

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

Les impacts sur le paysage et le patrimoine :

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

Les impacts sur le milieu agricole :

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

Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :

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

Les mesures d'insertion envisagées

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

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

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

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

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

Vallon du Poulancre

Au droit du Botrain et de la ZA de Guergadic

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

3.3 La variante « sud »

Les caractéristiques de l'aménagement

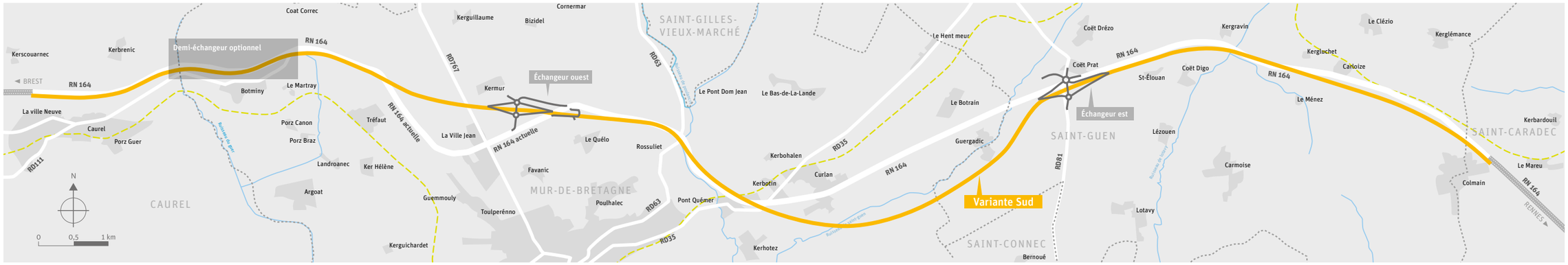
Sur la partie comprise entre l'extrémité ouest du projet et l'usine Senan, la variante sud suit le même tracé que les deux premières variantes. Puis, en quittant la RN 164, elle reprend le tracé de la variante « aménagement sur place » jusqu'au passage de la vallée de Poulancre. Le franchissement de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

La situation des deux échangeurs

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

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

Entre Coët Digo et le Botrain



Les enjeux et les impacts

Les impacts sur l'habitat :

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

Les impacts liés au bruit :

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

Les impacts sur l'environnement :

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

Les impacts sur le paysage :

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

Entre Coët Digo et Guergadic

Les impacts sur le milieu agricole :

13 bâtiments agricoles, dont 5 bâtiments d'élevage, se situent dans la bande des 100 m concernée par l'aménagement. En outre, un hangar de stockage agro-alimentaire de 800 m2 se situe en bordure immédiate de l'emprise au sol du tracé (à l'ouest de Curlan).

Les impacts des travaux pour les riverains et les usagers :

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

Les mesures d'insertion envisagées

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

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

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

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

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

Secteur de Pont Quemer et Curlan

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

3 Le projet soumis à la concertation

3.4 Analyse comparée des trois variantes

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

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

Forces et faiblesses de la variante « Aménagement sur place »

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

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

Forces et faiblesses de la variante nord

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

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

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

- Très favorable
- Favorable
- Pas d'impact
- Défavorable
- Très défavorable

Forces et faiblesses de la variante sud

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

En résumé

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

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

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

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

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

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

3 Le projet soumis à la concertation

3.5 les enjeux d'un troisième échangeur à Caurel

Les enjeux d'un troisième échangeur à Caurel

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

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

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

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

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

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

chiffre-clé

Coût du demi-échangeur de Caurel : 5 M€

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

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

4 La concertation, aujourd'hui et demain

Objectifs et modalités de la concertation

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

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

Les dates de la concertation
La concertation préalable se déroule du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014.

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

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

Les rendez-vous pour participer

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

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

Le recueil des avis se fait aussi par courriel à l'adresse :
rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

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

Une procédure encadrée

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

Lac de Guerlédan

Les suites à donner à la concertation

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

Premier temps d'échange :
la concertation publique, du 10 juin au 11 juillet 2014

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

Bilan et études

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

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

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

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

Deuxième temps d'échange : l'enquête publique

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

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

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

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

Concrètement, quelles incidences pour les riverains ?

Les acquisitions foncières : procédures à l'amiable et expropriations

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

[4] La concertation, aujourd'hui et demain

Pour un agencement optimal du foncier agricole et forestier

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

Les « espèces protégées » sous surveillance

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

La ressource en eau, objet de toutes les attentions

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

Zoom sur…

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

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

Déviation de Caurel

Zoom sur...

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

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

Zoom sur...

La gestion du chantier

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

Un délai de 6 à 8 ans

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

2 ans
Études et concertation nécessaires à la DUP*
Bilan de la concertation, études de la variante retenue, recueil des avis obligatoires, enquête publique.

2,5 à 3 ans
Phases avant travaux
Acquisitions foncières, remembrement éventuel, autres procédures (loi sur l'eau, archéologie, etc.), études de projet.

2 à 3 ans
Travaux

* Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

5 Le glossaire

Biodiversité

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

Bocage

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

Études préalables

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

Impacts

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

Itinéraire de substitution

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

Maître d'ouvrage

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

Mesures d'insertion

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

Modélisation du trafic

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

Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

Trafic d'échange

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

Trafic local

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

Variante

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

Voies ou routes express

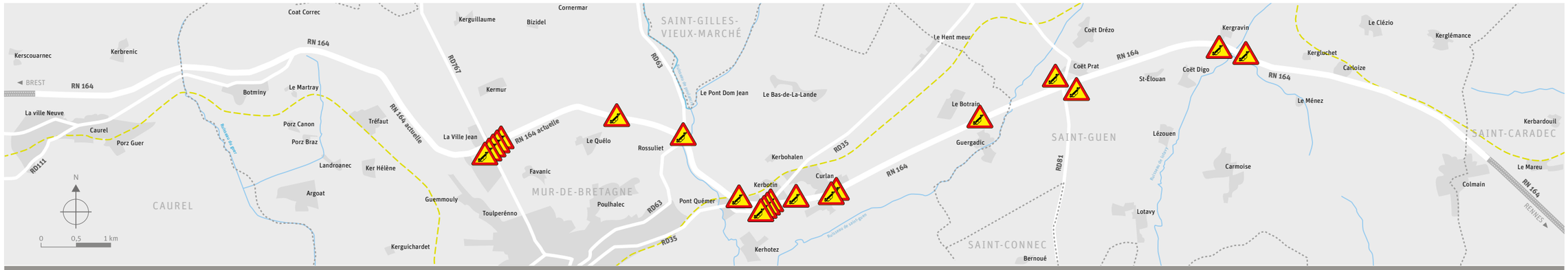
« Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles uniquement en des points aménagés à cet effet et, qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules », Code de la voirie routière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

Zones humides

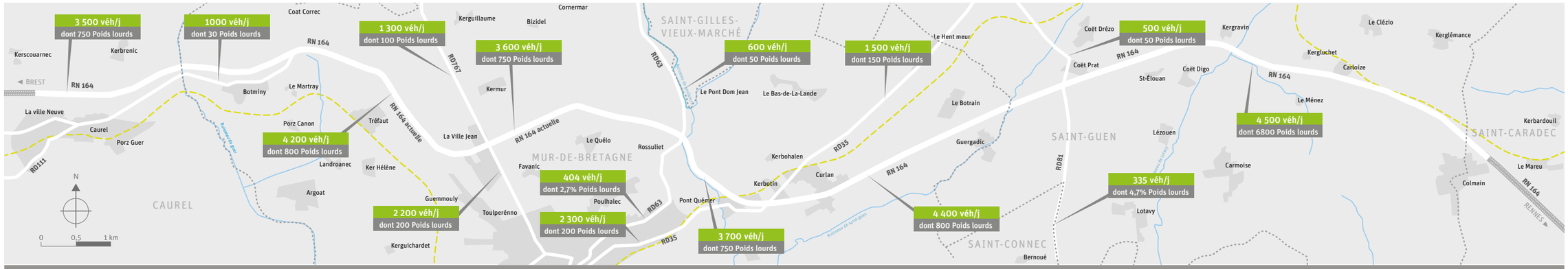
Terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (préférant les milieux humides) pendant au moins une partie de l'année.

Lac de Guerlédan, secteur de Beau Rivage

6 Les annexes

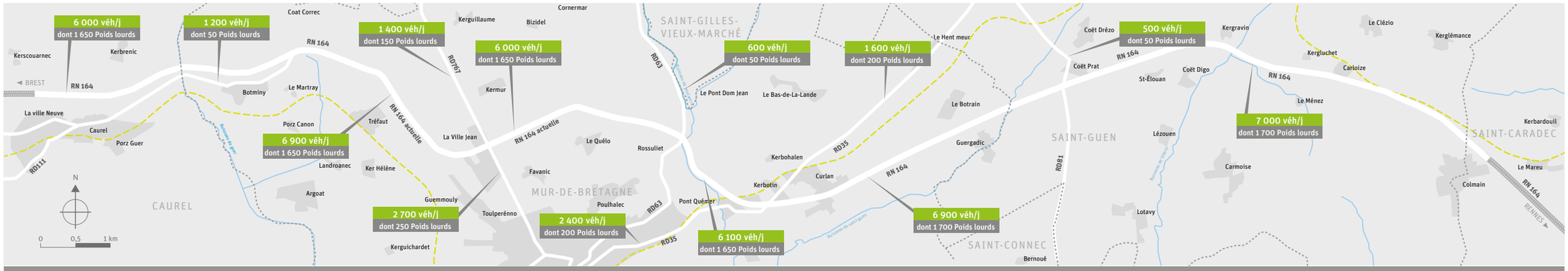


Carte accidentologie

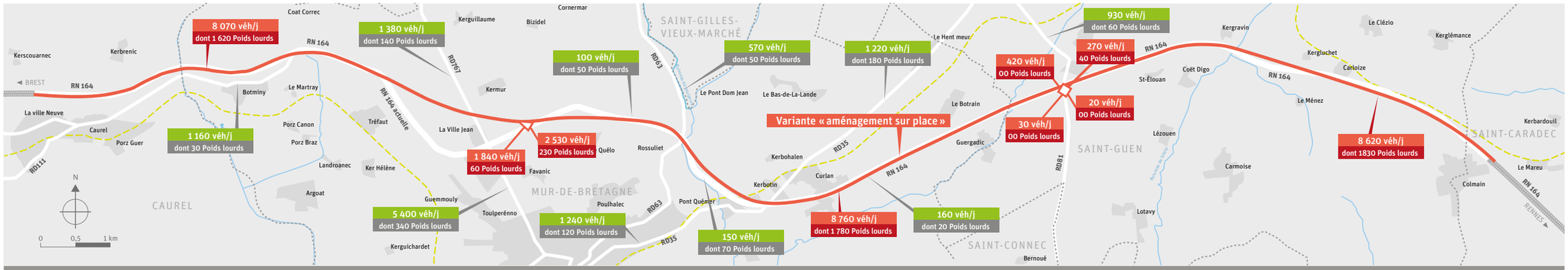


Carte trafic en l'état actuel (2011)

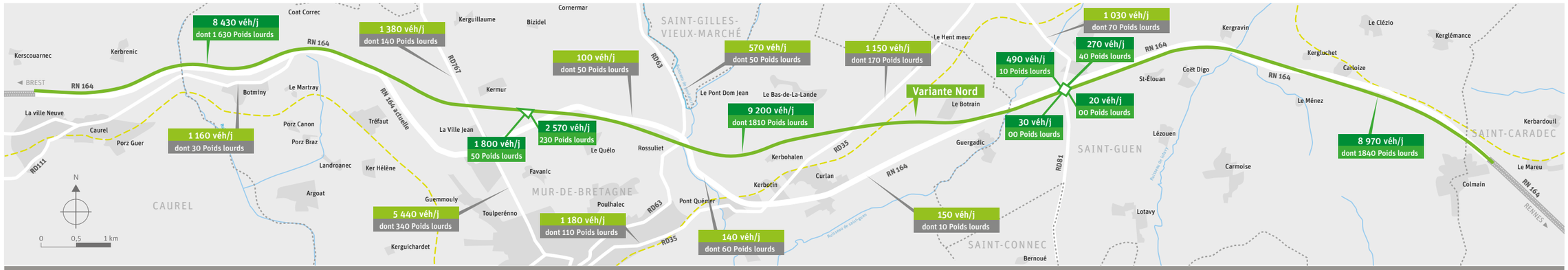
6 Les annexes



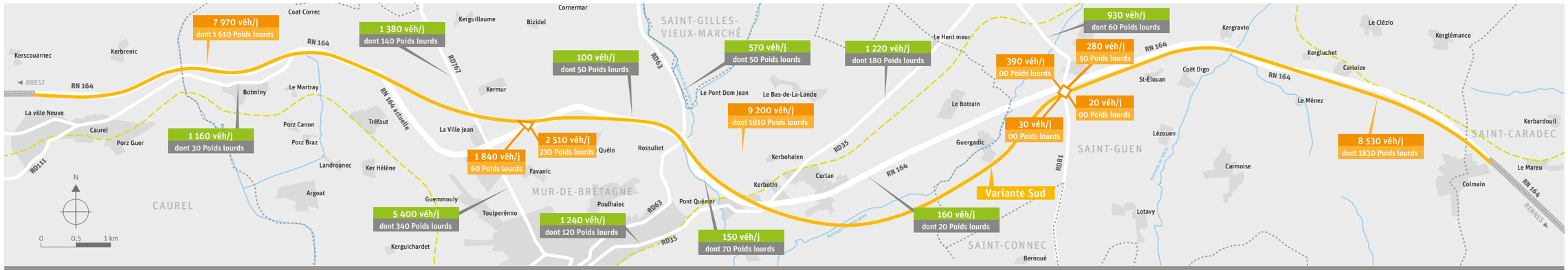
Trafic en 2035 sans aménagement



Trafic en 2035 avec la variante « aménagement sur place »



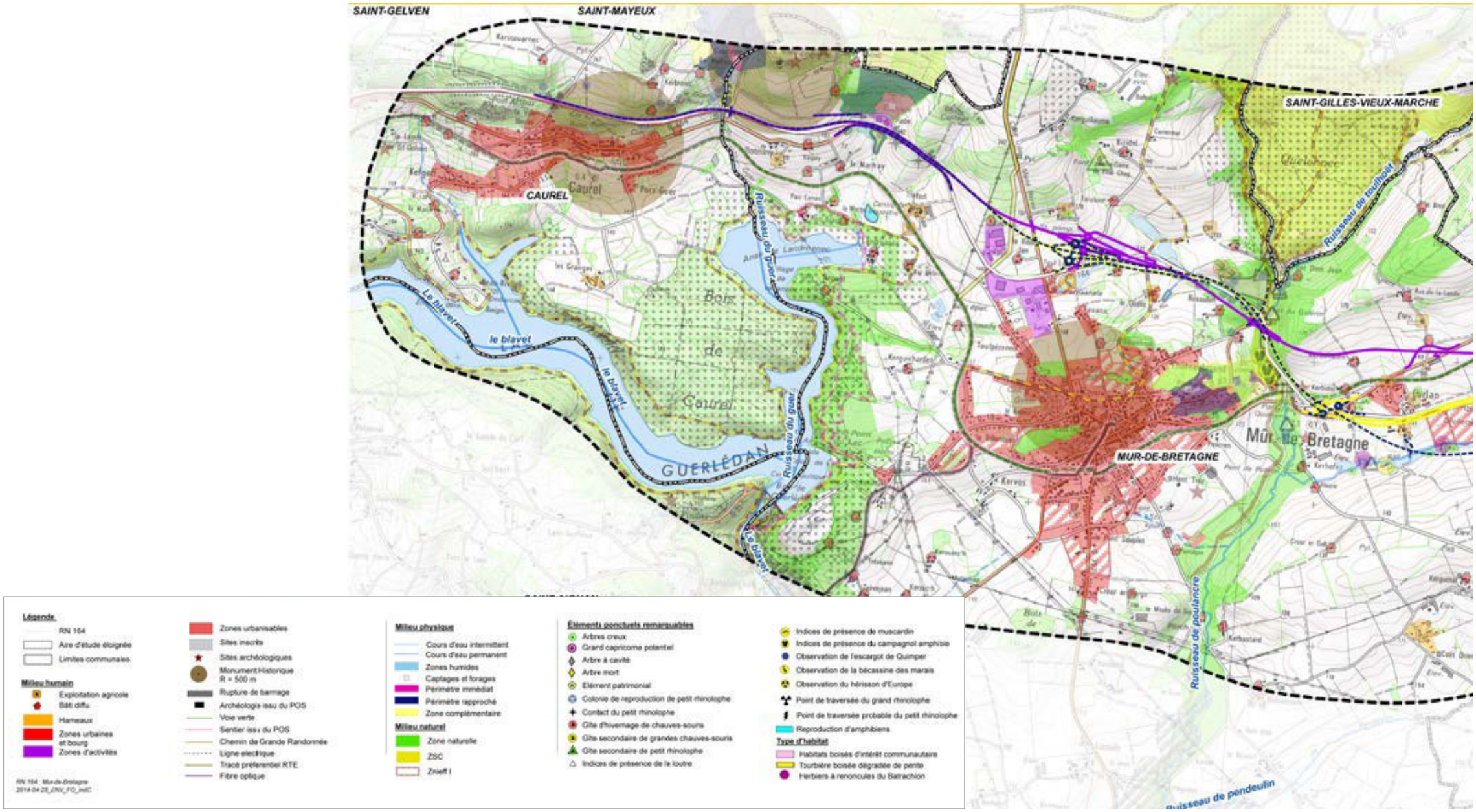
Trafic en 2035 avec la variante nord

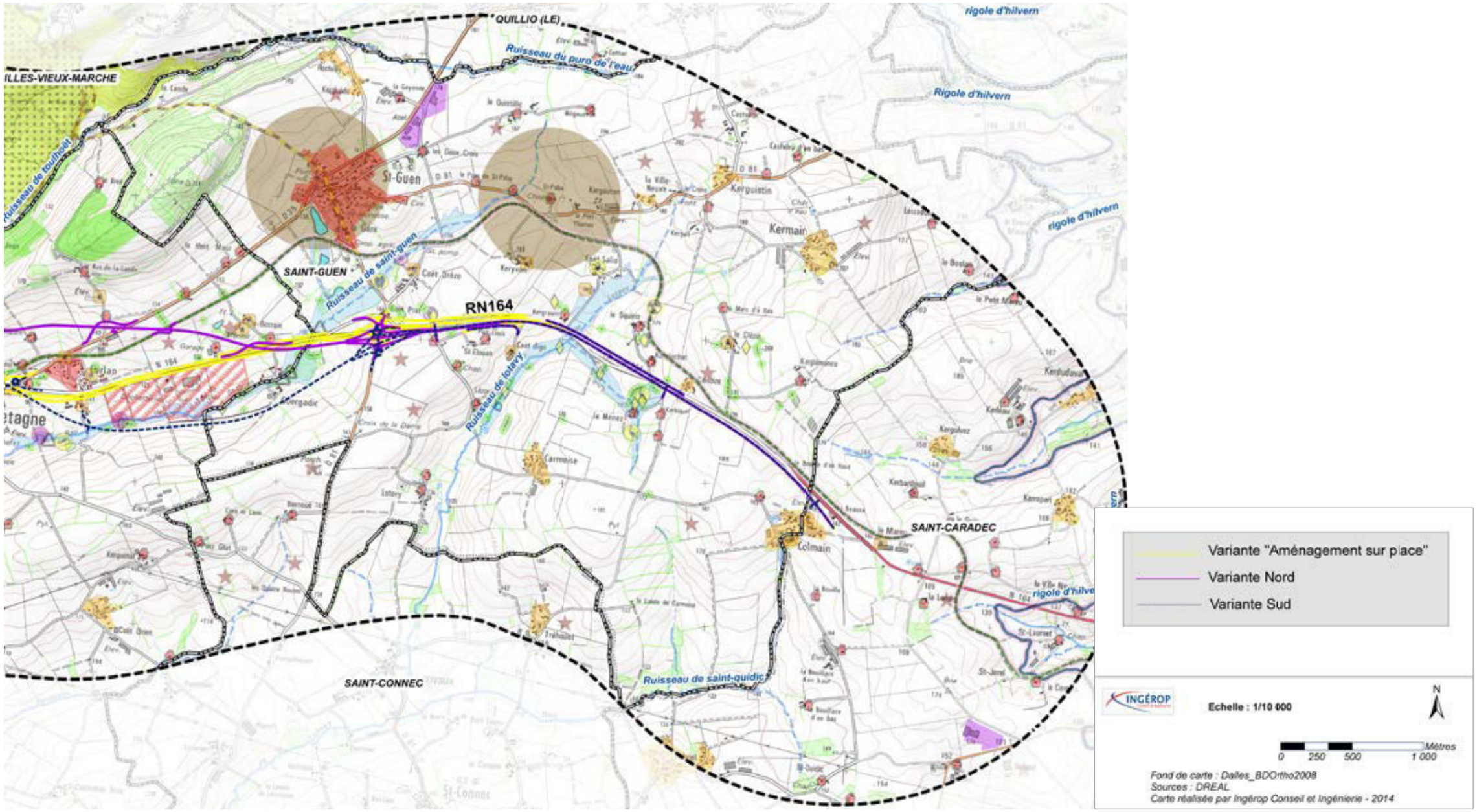


Trafic en 2035 avec la variante sud

6 Les annexes

Synthèse des enjeux




QUILLIO (LE)
ILLES-VIEUX-MARCHE
Ruisseau du puro de l'eau
rigole d'hilvern
Rigole d'hilvern
St-Guen
Kerguistin
Kermain
SAINT-GUEN
Ruisseau de saint-guen
RN164
Ruisseau de lotavy
Colmain
SAINT-CARADEC
SAINT-CONNEC
Ruisseau de saint-quidic
Variante "Aménagement sur place"
Variante Nord
Variante Sud
INGÉROP
Echelle : 1/10 000
N
Mètres
0 250 500 1 000
Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014

6 Les annexes

Analyse comparative des variantes retenues

L'impact des variantes sur le milieu physique

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impacts sur les sols et sous-sols	Cette variante ne nécessite pas de mouvements de terre.	Les mouvements de terres induits par cette variante sont très importants ; avec un excédent de 350 000m3 (Déblai : 950 000m³ / Remblai : 600 000m³)	Les mouvements de terres induits par cette variante sont moins importants ; avec un excédent de 120 000 m³. (Déblai : 890 000m³ / Remblai : 770 000m³)	Les mouvements de terres induits par cette variante sont très importants et proche de l'équilibre (920 000 m³ de déblai comme de remblai)
Impacts sur l'hydrographie	Pas de nouveau franchissement de cours d'eau Dégradation possible des milieux et notamment au niveau du Lotavy (mauvais fonctionnement des ouvrages hydrauliques)	Augmentation de la surface imperméabilisée Coupure de 5 cours d'eau (Le Guer, Le Martray, le Poulancre, Le St Guen et le Lotavy) qui seront rétablis.		
Assainissement	Mauvaise gestion des eaux de la chaussée.	Gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassin de rétention		
Impact sur les captages en eau potable	La RN164 actuelle ne traverse pas les deux zones de captage comprises dans la zone d'étude	N'intercepte pas de zones de captage		

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

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

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

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

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

L’impact des variantes sur le milieu naturel

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Emprise sur les périmètres remarquables				
		impact important sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre	impact limité sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre	impact important sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre
Impact sur des habitats ou espèces remarquables				
	impact limité sur la boulaie à sphaignes aux alentours de la source du Martray			
	Pas d’impact	impact très fort au niveau des habitats de la vallée du Poulancre, et des espèces qu’elle abrite. aggrave des effets de coupure existants et arasements de haies plus importants.	aggrave des effets de coupure existants mais a un impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies.	impact très fort au niveau des habitats de la vallée du Poulancre, et des espèces qu’elle abrite. aggrave des effets de coupure existants et arasements de haies plus importants.
Impacts sur les corridors et déplacements d’espèces				
	maintien de la coupure entre l’ensemble Guerlédan/Bois de Caurel et le chapelet de boisements au nord de la RN164 aggravent l’effet de coupure occasionné par le franchissement du Lotavy.			
	Pas d’impact	aggrave l’effet de coupure au niveau du franchissement du Saint-Guen.		
	Transparence écologique actuelle faible pour la vallée du Poulancre	Transparence écologique moyenne pour la vallée du Poulancre	Très bonne transparence pour la vallée du Poulancre	Transparence écologique moyenne pour la vallée du Poulancre
Impacts sur les haies et les boisements				
	Pas d’impact	Très impactante en termes de surfaces de boisements et de linéaires de haies, notamment en raison de déblais importants en vallée du Poulancre, qui impactent les peuplements de pente existants	moins impactantes en termes de surfaces ou de linéaire.	fort impact sur les boisements de la vallée de Poulancre, notamment en raison de déblais importants impactant les peuplements de pente
		Boisements (106 000 m²) Bocage (3100 ml).	Boisements (83 200 m²) Bocage (1 350 ml)	Boisements (104 800 m²) Bocage (1 410 ml)
Impact sur les cours d’eau[1]				
	impact similaire limité sur les alentours de la source du Martray et sur le franchissement du Lotavy.			
	Pas d’impact	impact fort sur le Rossuliet (dévoiement, enclavement, couverture).		
		Le franchissement actuel du saint-Guen est conservé (itinéraire de substitution) et doublé avec un franchissement de part et d’autres (itinéraires de substitution).		Création ou reprise de cinq ouvrages sur le Saint-Guen en l’espace de 1 300 m.
Impact sur les zones humides et leurs fonctionnalités				
	Toutes les variantes impactent de la même manière les zones humides liées au Martray et au Lotavy			
	Pas d’impact	25310m² de zone humides impactées	22490m² de zones humides impactées	21820m² de zones humides impactées

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

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

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

L'impact des variantes sur le paysage

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

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impacts sur le relief		Portion A		
	Pas d'impact	Impact peu important : la majorité des déblais et des remblais sont faibles à moyens.		
		Portion B		
	Pas d'impact	Impact important mais ponctuel des déblais	Impact important mais ponctuel des déblais et des remblais.	Impact important mais ponctuel des déblais .
		Portion C		
	Pas d'impact	Pas d'impact Impact très important (mais ponctuel) à important des déblais.		
		Portion D	Portion D	
	Pas d'impact	Impact ponctuellement fort des remblais.	Variante présentant des remblais plus importants.	Variante présentant des remblais.
Impact sur le paysage des excédents de matériaux				
	Pas d'impact	Cette variante génère beaucoup de matériaux, les emprises nécessaires seront donc conséquentes	L'optimisation de la gestion des matériaux limite les besoins de stockage	L'optimisation de la gestion des matériaux limite les besoins de stockage

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

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

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

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impact sur le grand paysage		Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : impacts peu importants à nuls depuis les secteurs à enjeux.		
		Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : Impact positif si une bonne intégration paysagère des talus est mise en place mettant qui pourront valoriser les abords de la voie et les vues vers le lac de Guerlédan.		
		Portion B	Portion B	Portion B
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Projet peu perçu.	Projet vu depuis l'extérieur : Perceptions sur les secteurs en remblais de l'échangeur (remblais ponctuellement fort).	Projet vu depuis l'extérieur : Projet peu perçu.
		Portion B		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact des talus en déblais partiellement forts.		
		Portion C		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Pas de perception du projet depuis les secteurs de haute qualité paysagère, ici site inscrit de la vallée du Poulancre.		
		Portion C	Portion C	Portion C
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : -Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.	Projet vu depuis la route : -Impact beaucoup moins important des déblais. - Impact positif du viaduc: passage en hauteur avec des perceptions potentielles sur la vallée du Poulancre.	Projet vu depuis la route : - Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.
		Portion D à H	Portion D à H	Portion D à H
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts des remblais faibles.	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts plus fort des remblais, présents sur des linéaires plus longs.	Projet vu depuis l'extérieur : Traversée de l'unité paysagère « petites vallées secondaires ».
		Portion D	Portion D	
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact nul si les perceptions lointaines sont conservées.	Projet vu depuis la route : Impact positif car on évite le hameau de Curlan.	

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

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Impact sur le paysage de l'aire d'étude rapprochée	Portion A	Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : impacts nuls (pas de perceptions des talus créés depuis les principaux secteurs urbanisés).		
		Portion A		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : Impact positif si une bonne intégration paysagère des talus est mise en place mettant qui pourront valoriser les abords de la voie et les vues vers le lac de Guerlédan.		
		Portion B		
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Perception de l'échangeur depuis des secteurs ouverts.		
		Portion B		
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact des talus en déblais partiellement forts.		
		Portion C	Portion C	Portion C
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : -Impact fort des déboisements et des déblais. -Impact fort des deux viaducs perceptibles depuis le fond de vallée.	Projet vu depuis l'extérieur : -Impact beaucoup moins important des déboisements. et des déblais. -Depuis le fond de vallée : impact beaucoup plus faible de l'ouvrage d'art :ce dernier étant très haut (25,00m), seuls les pilliers du viaduc seront perceptibles.	Projet vu depuis l'extérieur : -Impact fort des déboisements et des déblais. -Impact fort des deux viaducs perceptibles depuis le fond de vallée.
		Portion C	Portion C	Portion C
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : -Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.	Projet vu depuis la route : -Impact beaucoup moins important des déblais. - Impact positif du viaduc: passage en hauteur avec des perceptions potentielles sur la vallée du Poulancre	Projet vu depuis la route : - Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante. -Impact de la voie de substitution.
		Portion D à H	Portion D à H	Portion D à H
	Pas d'impact	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts des remblais faibles.	Projet vu depuis l'extérieur : Impacts plus fort des remblais, présents sur des linéaires plus longs.	Projet vu depuis l'extérieur : Traversée de l'unité paysagère « petites vallées secondaires ».
		Portion D à H	Portion D à H	
	Pas d'impact	Projet vu depuis la route : impact nul si les perceptions lointaines sont conservées.	Projet vu depuis la route : Impact positif car on évite le hameau de Curlan.	

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

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

L'impact des variantes sur le milieu agricole

	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Emprises foncières	Les emprises foncières sont strictement conservées.	Cette variante consomme 46,6 ha de terres agricoles. C'est la moins pénalisante des variantes étudiées Bois, surface perdue: 10,2 ha.	Cette variante consomme 52,2 ha de terres agricoles. En termes de consommation sur les terres agricoles elle est plus pénalisante que la variante « aménagement sur place ». Bois, surface perdue : 8,3 ha.	Cette variante consomme 52,5 ha de terres agricoles. En termes de consommation sur les terres agricoles elle est comparable à la variante Nord. Bois, surface perdue : 10,2 ha
Impact sur les sites d'exploitations et les bâtiments	Aucun bâtiment ne se situe dans l'emprise directe de la route existante. 27 bâtiments se situent à moins de 100 m ; sur Mûr-de-Bretagne à Curlan (19 bâtiments importants porcs, bovins et volailles) ; sur la zone de Guerguadic (bâtiments agro-alimentaires), à Kerjoly (charcuterie) ; sur Saint-Caradeuc, à Mareu, (hangar et volailles). Le jardin de Botrain se situe en partie à moins de 100 m.	Un bâtiment bovin d'environ 240 m², vétuste et d'usage occasionnel, est touché, il se situe à Curlan (Mûr-de Bretagne). Ce bâtiment pourrait être remplacé aisément. Un bâtiment porcs, au sud de Curlan est en limite immédiate du tracé. Un hangar agro-alimentaire, de 800 m², à l'ouest de Curlan, est directement impacté par ce tracé. 23 bâtiments agricoles se situent dans la bande des 100 m de façon très comparable à la V0. Au global cette variante aura un impact faible à moyen sur les sites agricoles.	17 bâtiments agricoles, dont seulement cinq bâtiments d'élevage (porcs à Curlan) se situent dans la bande des 100 m	Un hangar agro-alimentaire de 800 m² se situe en bordure de l'emprise au sol du tracé (Ouest de Curlan) 13 bâtiments agricoles, dont 5 bâtiments d'élevage, tous en Mûr-de-Bretagne se situent dans la bande des 100 m. Ce tracé est le plus favorable en termes de bâtiments.
Impact sur les déplacements[1].	Le tracé actuel présente quelques points de déplacements difficiles : au niveau de Curlan en Mur-de-Bretagne. (Carrefour de la D 35 et de la N 164), la desserte de la zone de Guergadic, la desserte de Colmain en Saint-Caradec	Le tracé reprenant l'actuel, l'impact sera minime. Les aménagements prévus pour franchir la route pourraient améliorer la situation actuelle.	Ce tracé aura des impacts sur les déplacements des sites de Curlan et Botrain.	**Les éventuels bâtiments agricoles existant à Guergadic n'ont pas été inventoriés. (hors fuseau initial).** Le reste du tracé n'engendrera que des coupures parcellaires.
Excédents de déblais	pas d'impact	Impacts très importants (temporaires et /ou définitifs) en termes d'emprises sur les espaces agricoles.	Impacts faibles (la plus grande partie de ces matériaux pourra être valorisée dans les aménagements paysagers)	Impacts faibles (la plus grande partie de ces matériaux pourra être valorisée dans les aménagements paysagers)

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

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

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

L'impact des variantes sur le milieu humain et foncier

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

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

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

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

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

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

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

Les impacts sur les conditions de déplacements et la sécurité

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

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

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

Caractéristiques et contraintes techniques

Critères	Variante 0	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Longueur du projet neuf	om	12 700 mètres	12 350 mètres	12 865 mètres
Pente maximum	Pas d'impact	6%	5.3%	6%
Ouvrages d'art	Pas d'impact	5 passages inférieurs 2 passages supérieurs 2 viaducs	2 passages supérieurs 8 passages inférieurs 1 viaduc	2 passages supérieurs 9 passages inférieurs 2 viaducs
Exploitation sous chantier	Pas d'impact	Phasage complexe : D63 au niveau du franchissement du Poulancre, Curlan, D81 D767 : déviation provisoire	Phasage délicat : D 81 D767 : déviation provisoire	Phasage complexe : D63 au niveau du franchissement du Poulancre, Curlan, D81 D767 : déviation provisoire

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

Recherche de fuseaux de passage

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

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

Le fuseau intermédiaire

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

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

Le fuseau nord

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

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

Le fuseau sud

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

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

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

L'analyse comparative des fuseaux

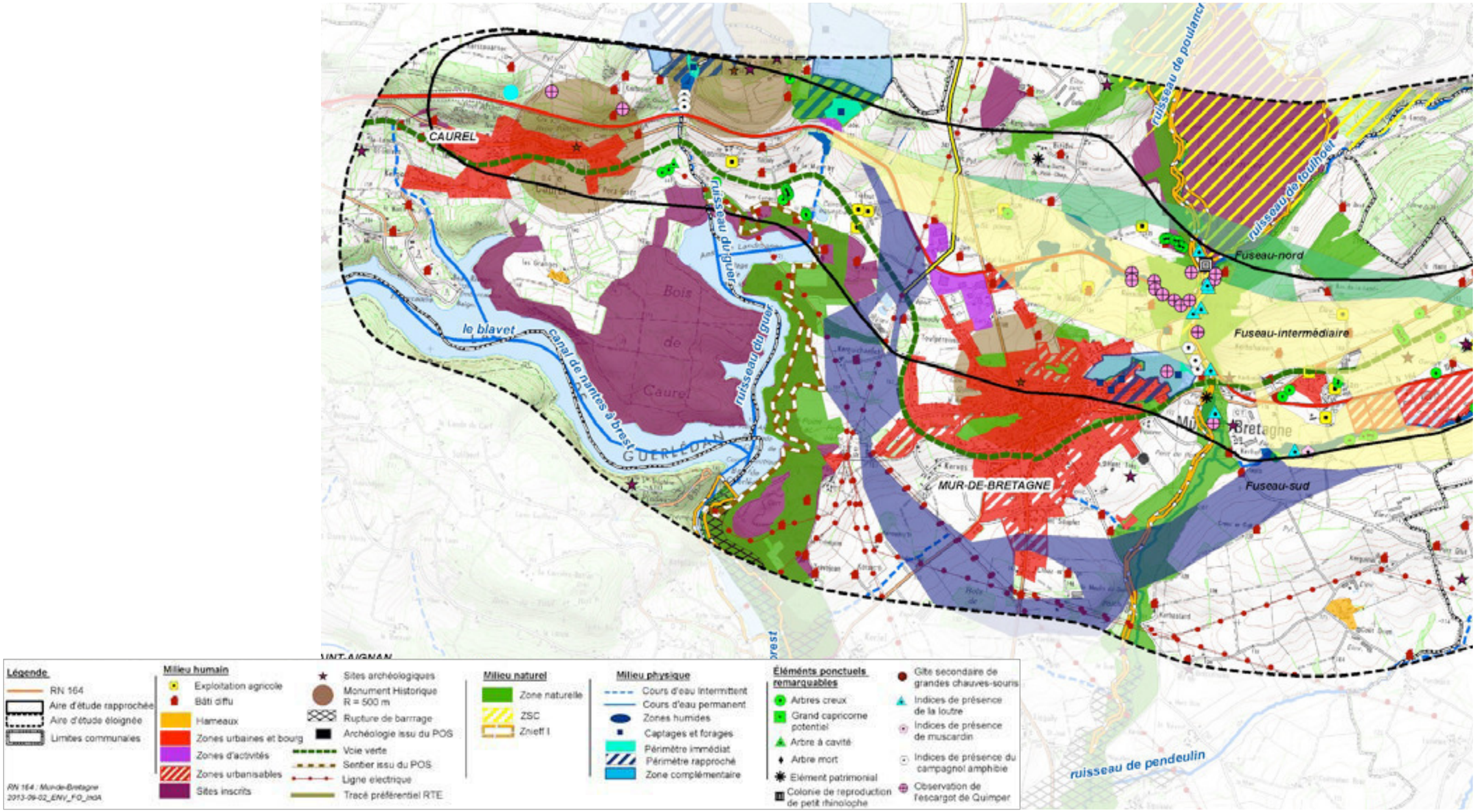
	Variante « aménagement sur place »	Variante nord	Variante sud
Milieu physique	Franchit les ruisseaux de Poulancre, de Saint-Guen et de Lotavy. Longueur de 9 km environ	Franchit les ruisseaux de Poulancre, de Toulhouët, de Saint-Guen et de Lotavy. Longueur de 9 km environ	Franchit les ruisseaux de Poulancre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

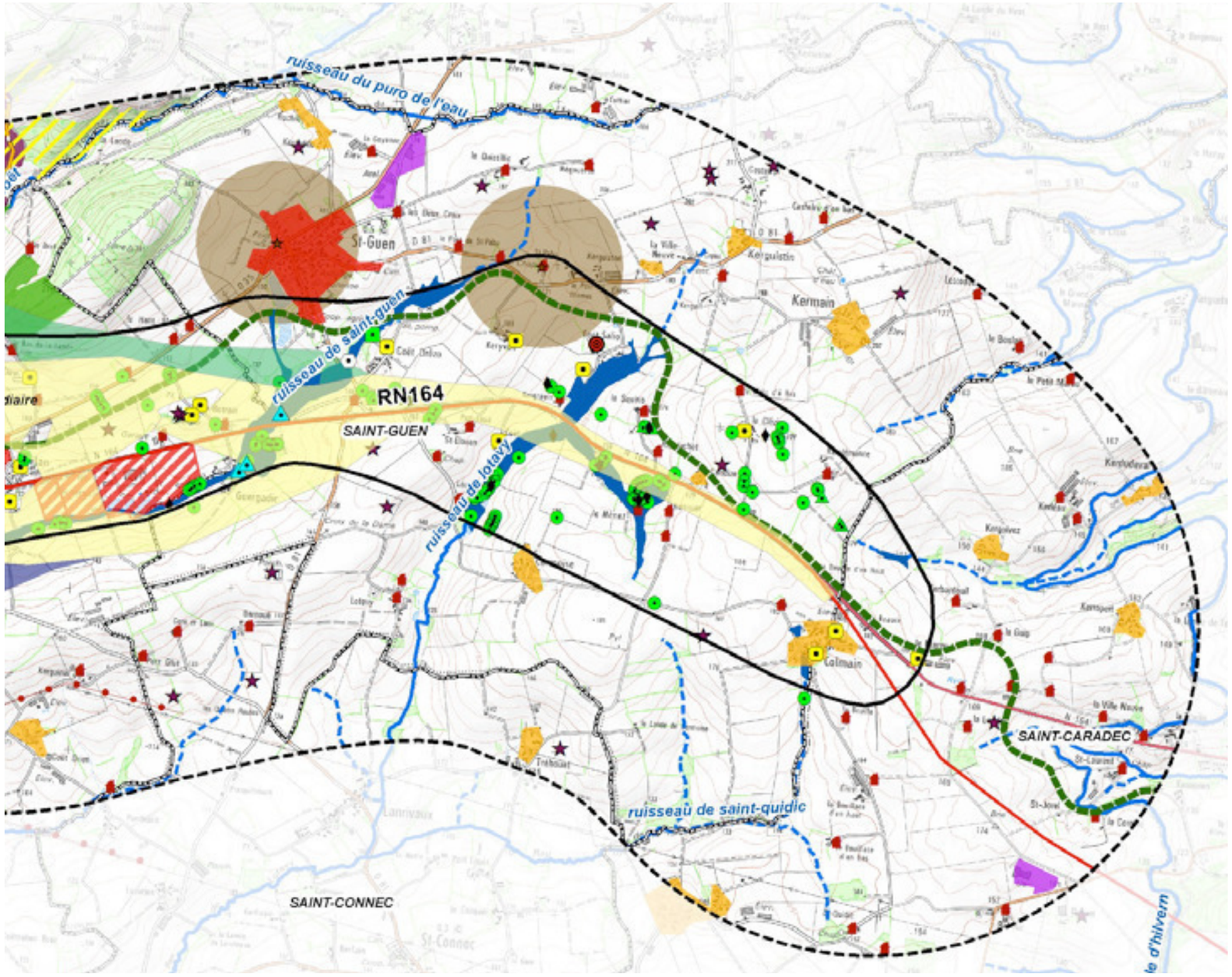
- Très favorable
- Favorable
- Pas de différence majeure
- Défavorable
- Très défavorable

Si les fuseaux nord et intermédiaire sont équivalents en termes de longueur, 9 km, leurs contraintes sont en revanche différentes. Le fuseau nord présente une contrainte majeure liée à la traversée de la zone Natura 2000 de la vallée de la Poulancre.
Le fuseau intermédiaire est quant à lui concerné par des contraintes plus diffuses : bâti isolé, patrimoine naturel isolé (arbre à cavités, arbre creux) et diffus (escargot de Quimper). Toutefois, ce dernier est également « connu » des populations locales. Il convient de rappeler que des acquisitions foncières ont d'ailleurs été engagées à la suite de l'arrêté de DUP de 1996.
Le fuseau sud plus long présente l'avantage de ne pas traverser la vallée de la Poulancre en aval. Toutefois, la présence du poste EDF représente une contrainte majeure.

6 Les annexes

Les fuseaux de passage sur la synthèse des contraintes





INGÉROP

Echelle : 1/40 000

Mètres
0 250 500 1 000

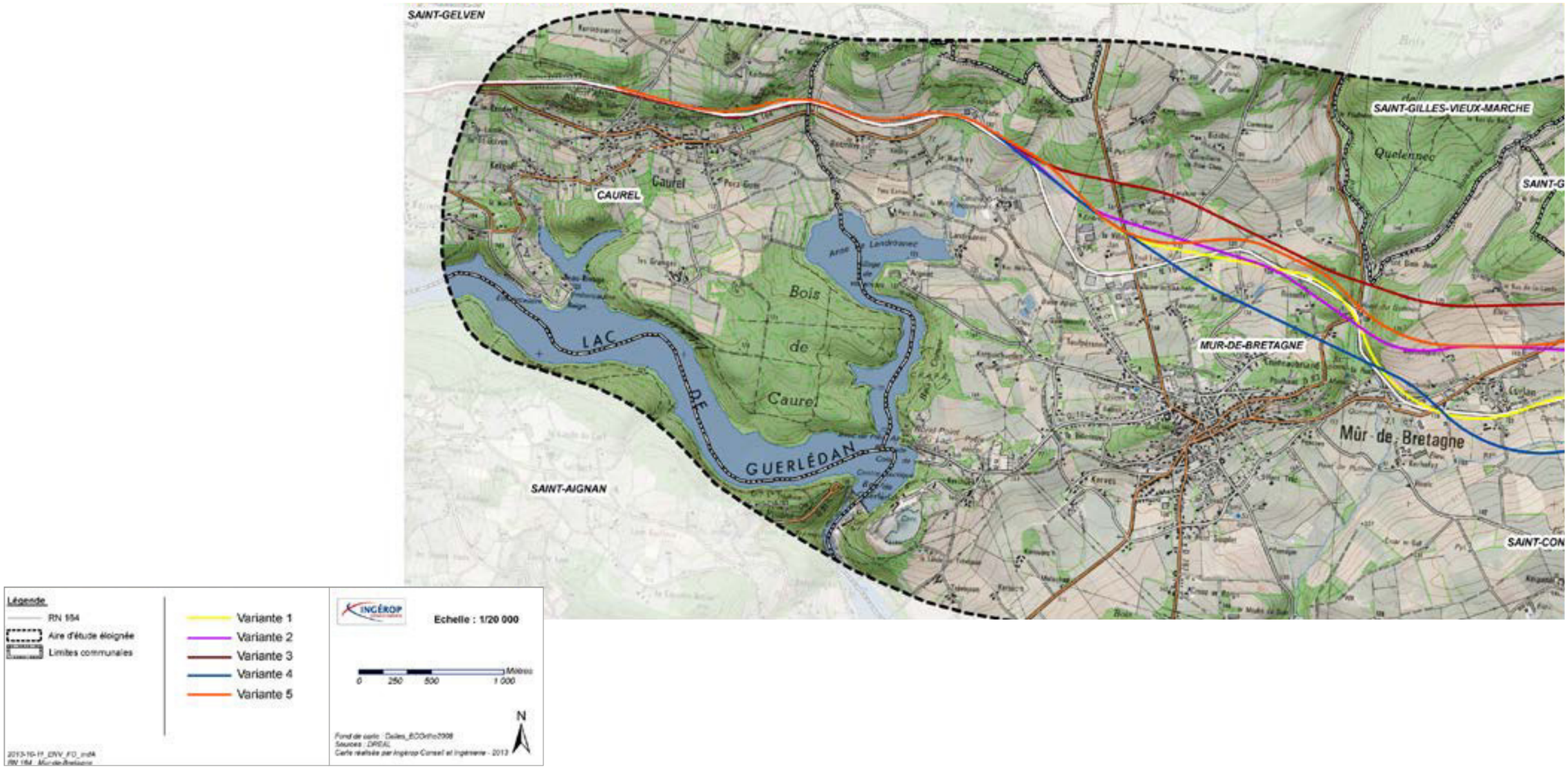
N

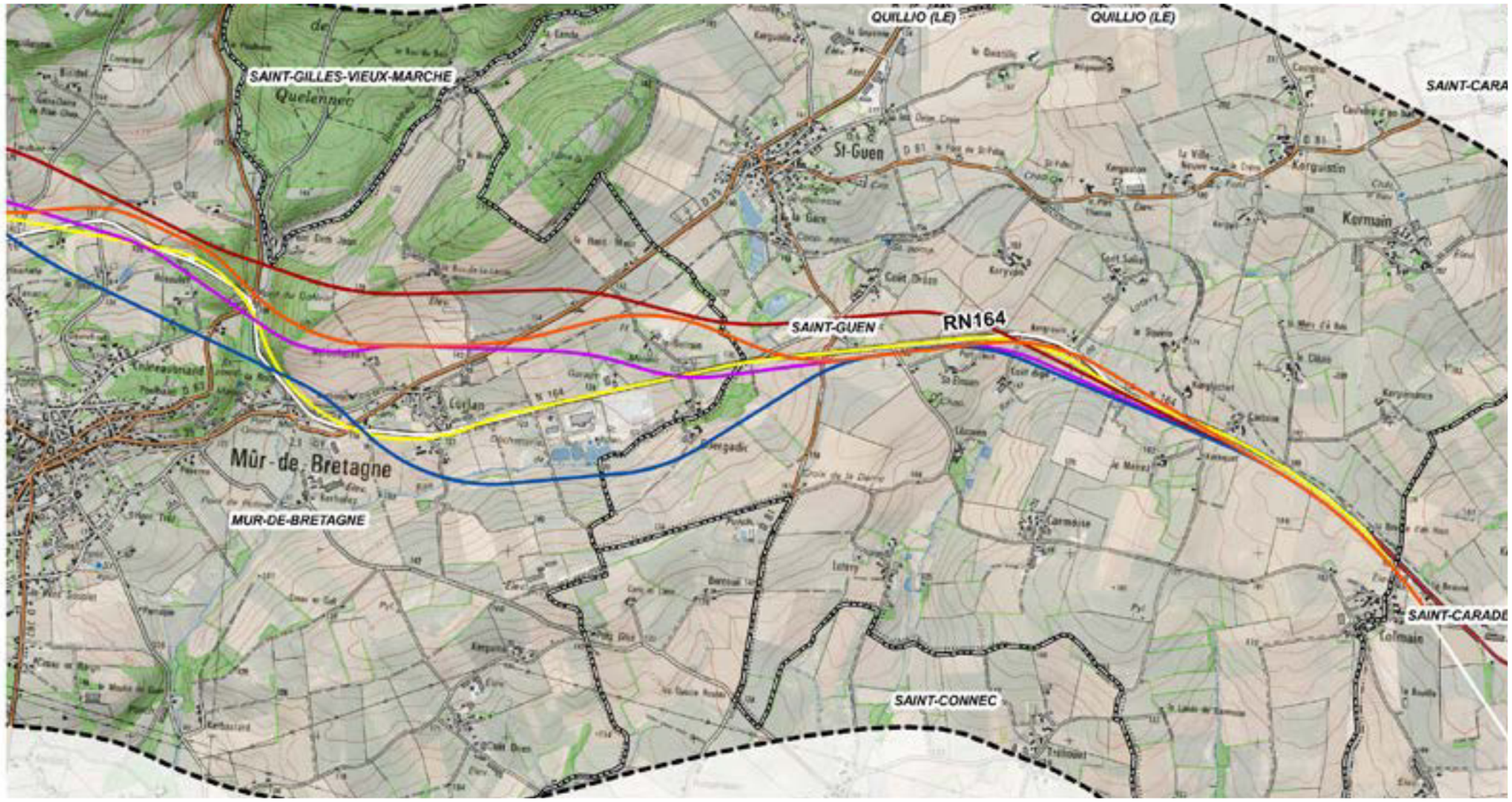
Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2013

6 Les annexes

Tracés et analyse comparative des variantes non retenues

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




QUILLIO (LE)
QUILLIO (LE)
SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHE
Quelennec
St-Guen
Korguistin
Kermain
SAINT-GUEN
RN164
Mûr-de-Bretagne
MUR-DE-BRETAGNE
SAINT-CARADE
SAINT-CONNEC

6 Les annexes

Synthèse de l'analyse comparative

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

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

Les conclusions du Comité de Pilotage

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

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

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

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

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

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

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

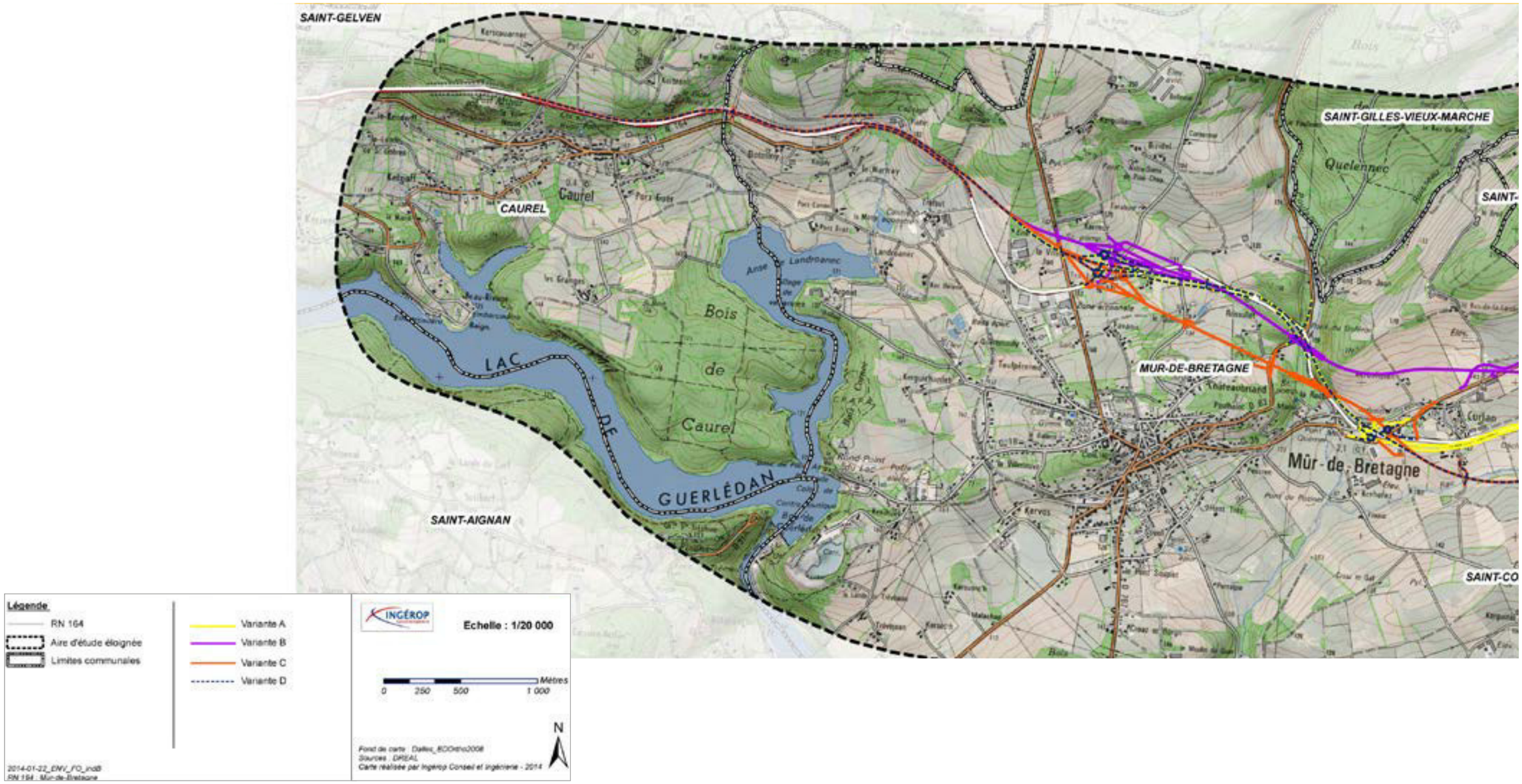
-La variante 1

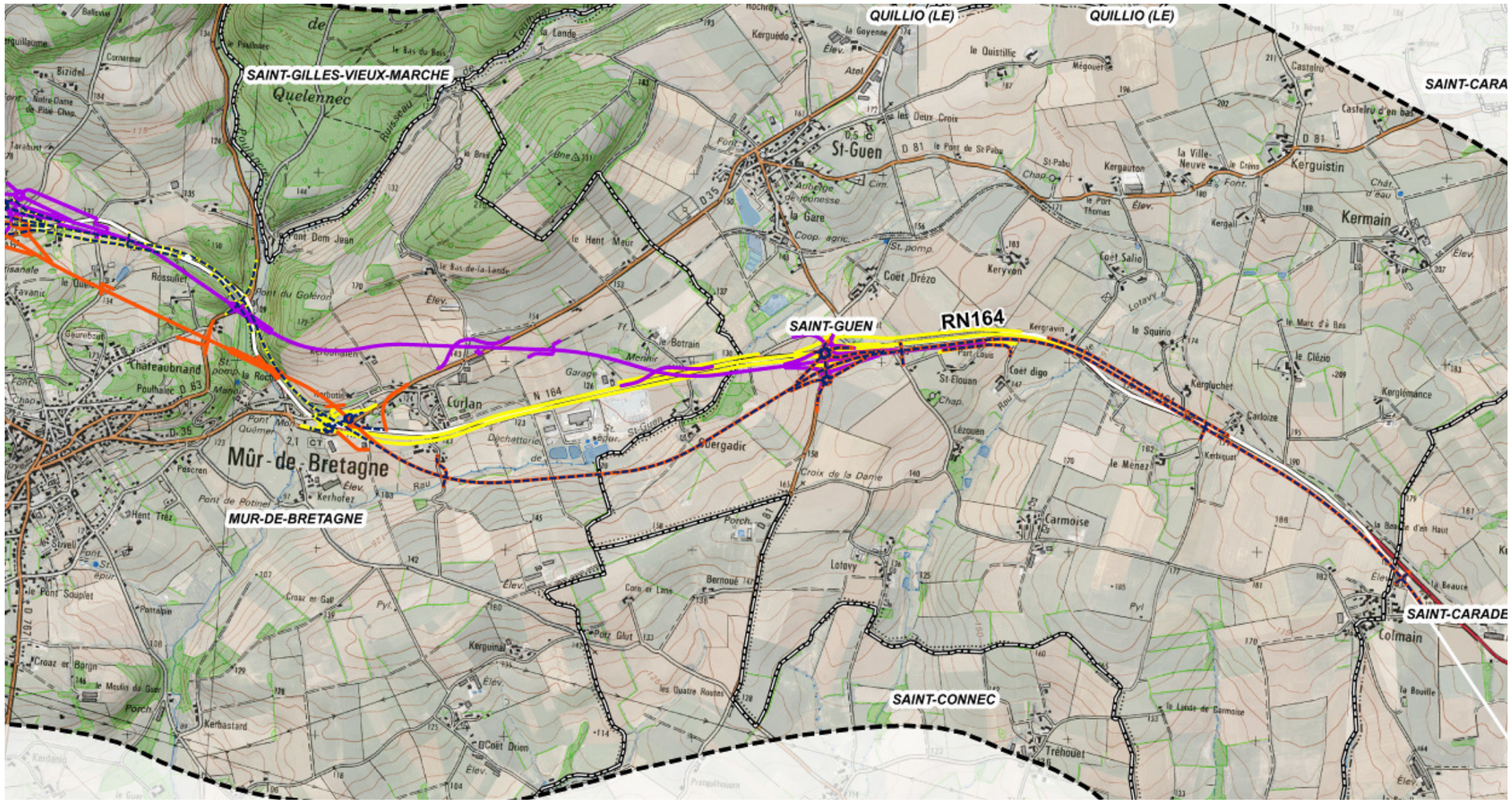
-La variante 2

-La variante 4

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

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




QUILLIO (LE)
QUILLIO (LE)
SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHE
SAINT-CARA
St-Guen
Kerguistin
Kermain
SAINT-GUEN
RN164
Mûr-de-Bretagne
MUR-DE-BRETAGNE
Carmoise
SAINT-CARADE
Lolmain
SAINT-CONNEC

6 Les annexes

Synthèse de l'analyse comparative

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

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

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

Les conclusions du Comité de Pilotage

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

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

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

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

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

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

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

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

-La variante B qui devient la variante nord

-La variante D qui devient la variante sud

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

Présentation des solutions de franchissement envisagées pour le franchissement du Poulancre

Les solutions possibles pour les variantes « ASP » et Sud

Ces deux variantes s'appuie sur la RN164 existante et propose ainsi un élargissement de la voie

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

Solution 1

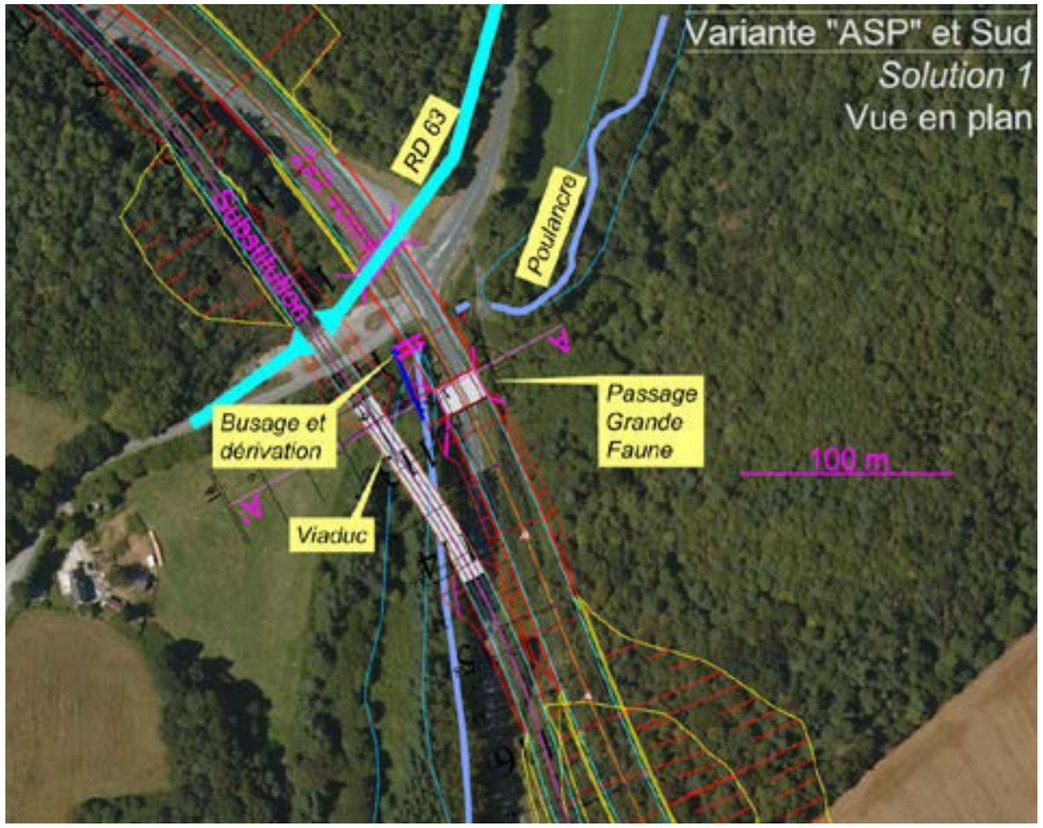
Cette dernière consiste, pour la section courante à :

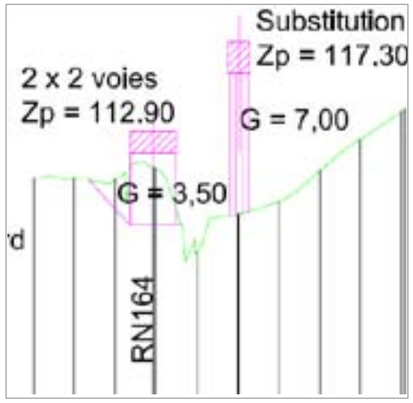
Prolonger les buses existantes (de la RN164 actuelle) avec dérivation du cours d'eau,

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

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

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

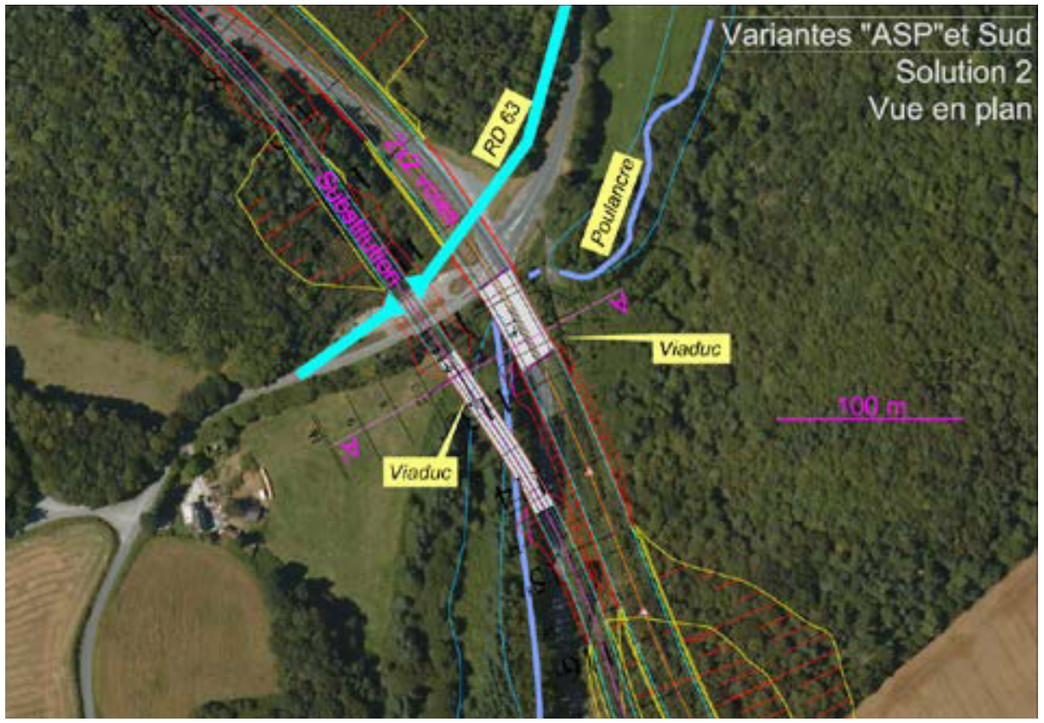


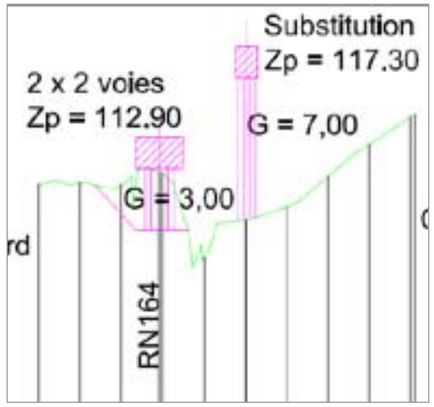


Solution 2

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

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

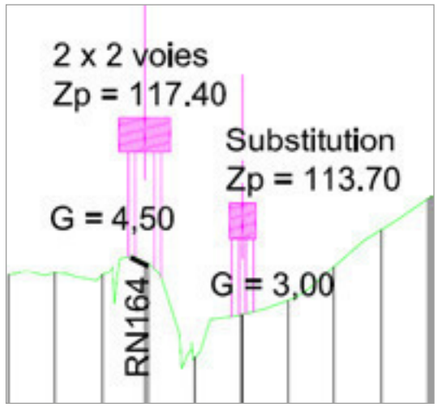




Solution 3

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

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

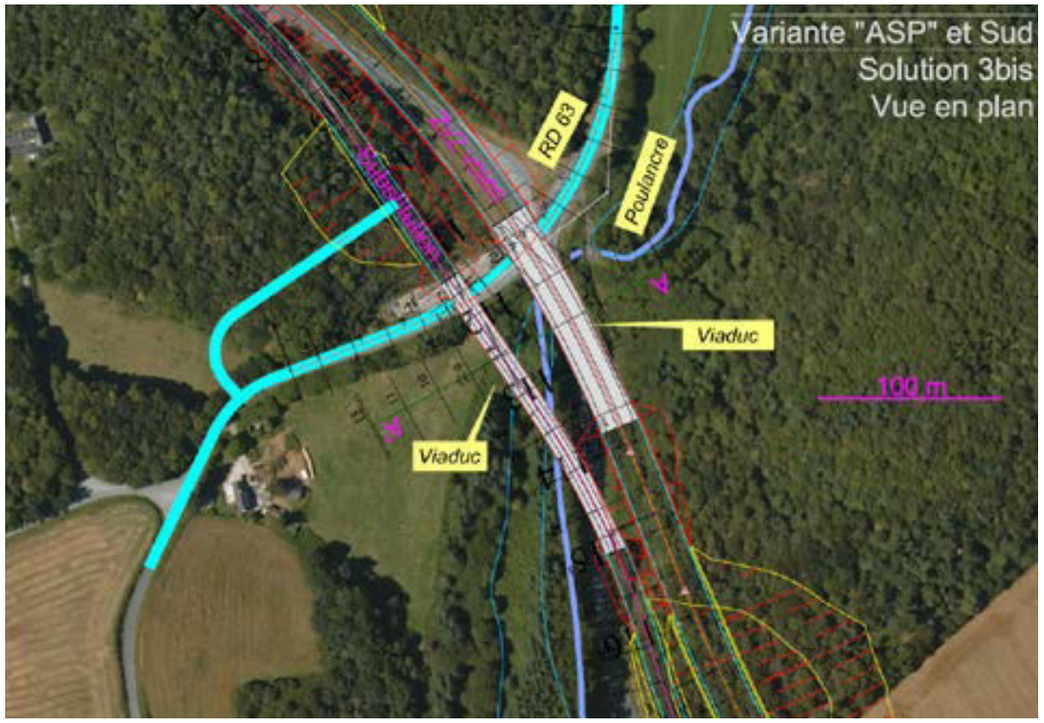


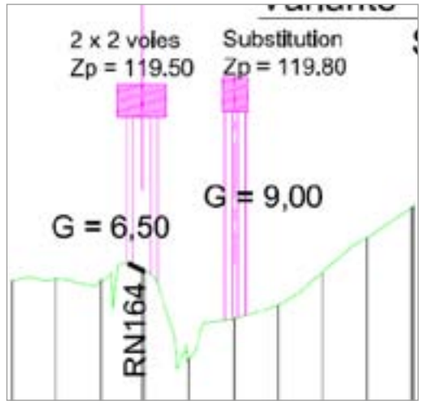
Solution 3 bis

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

pour la section courante, par un ouvrage de 130m de long et 6.5m de hauteur

pour l'itinéraire de substitution, par un ouvrage de 175m de long .

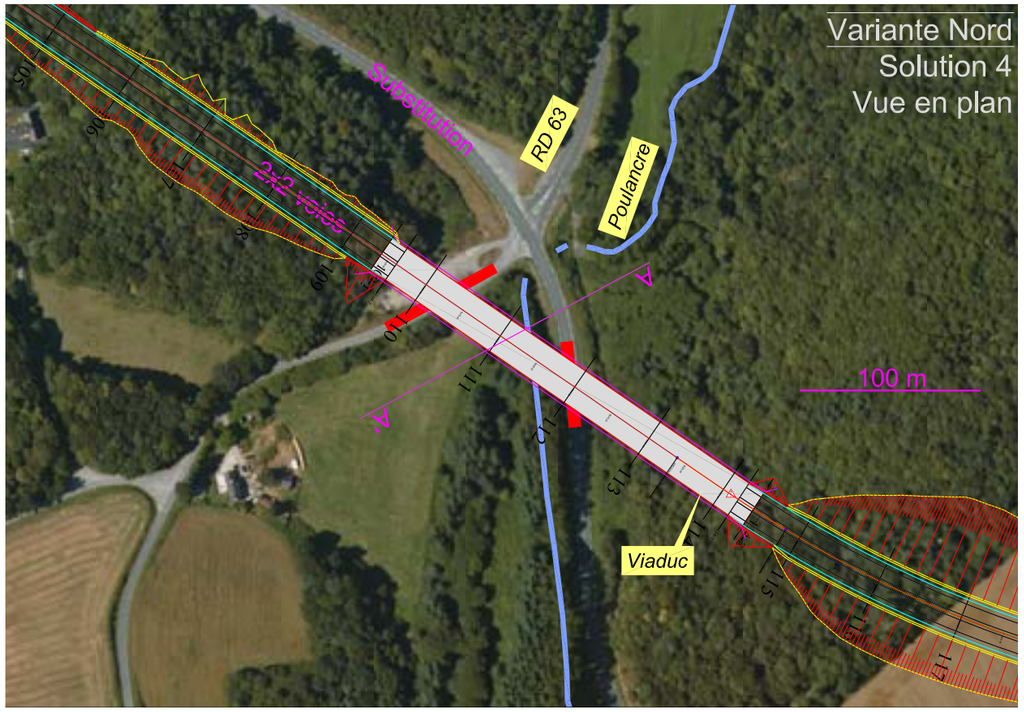


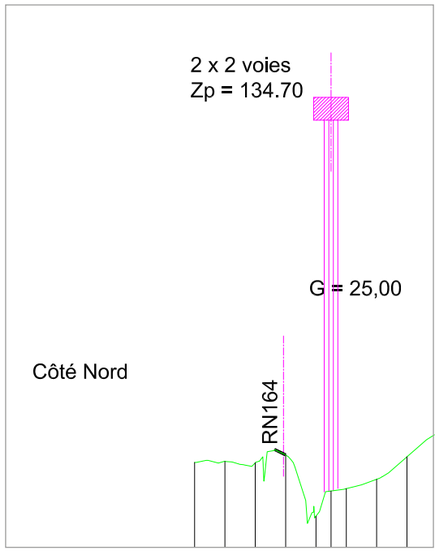


Une solution proposée pour la variante Nord

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

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





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

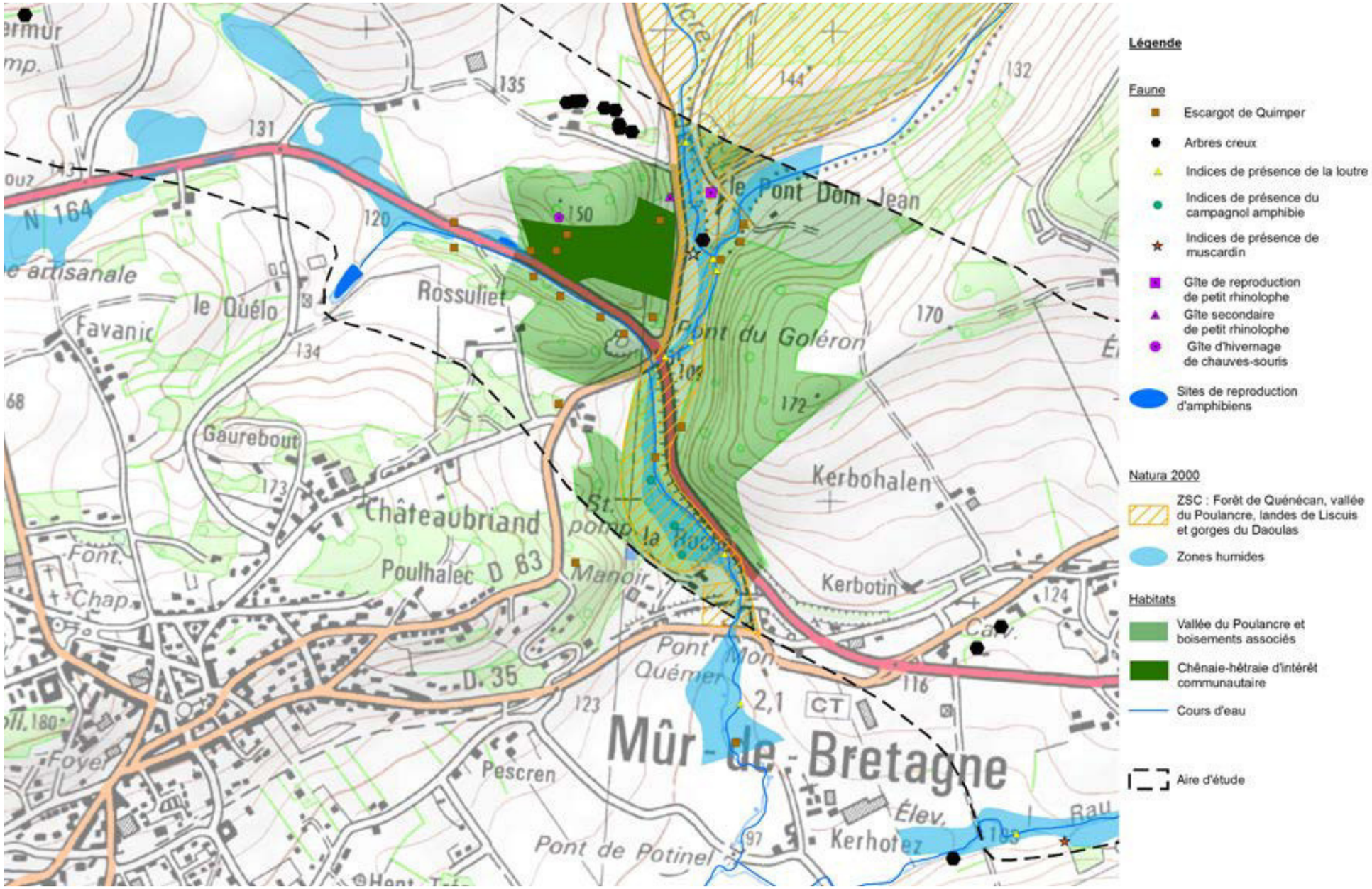
Variantes concernées	« ASP et Sud »				Nord
Solutions proposées	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 3bis	Solution 4
Thématiques					
PAYSAGE					
Projet vu depuis l'extérieur	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancre. Paysage proche des abords du projet: -Impact des déboisements qui peuvent diminuer l'intimité de l'unité paysagère de la vallée de Poulancre. -Impact très important des déblais (passage sur des coteaux abrupts au Nord et au sud de la voie). -Depuis le fond de vallée : impact (moyen) de élargissement du remblai de la 2x2 qui supprimera un morceau du fond de vallée. - Impact très fort des ouvrages d'arts : voie de substitution en viaduc dont la hauteur de 7.00m sera très perceptible depuis le fond de vallée (contrairement à un viaduc très haut dont on ne percevait que les piliers).	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancre. Paysage proche des abords du projet: -Impact des déboisements qui peuvent diminuer l'intimité de l'unité paysagère de la vallée de Poulancre. -Impact très important des déblais (passage sur des coteaux abrupts au Nord et au sud de la voie). -Depuis le fond de vallée : impact plus faible en raison de la présence du Viaduc et donc moins de remblais dans le fond de vallée. - Impact très fort des ouvrages d'arts : voie de substitution à une hauteur de 7.00m, elle sera très perceptible depuis le fond de vallée (contrairement à un viaduc très haut dont on ne percevait que les piliers).	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancre. Paysage proche des abords du projet: -Impact des déboisements qui peuvent diminuer l'intimité de l'unité paysagère de la vallée de Poulancre. -Impact très important des déblais (passage sur des coteaux abrupts au Nord et au sud de la voie). -Depuis le fond de vallée : impact plus faible en raison de la présence du Viaduc et donc moins de remblais dans le fond de vallée. - Impact très fort des ouvrages d'arts : deux viaducs très perceptibles depuis le fond de vallée : voie de substitution à 3.00m et 2x2 à 4.50 m de haut.	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancre. Paysage proche des abords du projet: -Impact plus fort des déboisements en raison de l'infrastructure supplémentaire. -Impact toujours très important des déblais. -Depuis le fond de vallée : Impact moins fort des ouvrages d'arts : deux viaducs plus hauts et à la même hauteur, donc solution moins impactant visuellement (il faudra bien veiller à l'alignement des	Grand paysage et tourisme: pas de perception depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancre. Paysage proche des abords du projet: -Impact beaucoup moins important des déboisements. -Impact faible des déblais aux abords de la voie. -Depuis le fond de vallée : impact beaucoup plus faible de l'ouvrage d'art (un seul) : ce dernier étant très haut (25,00m), seuls les pilliers du viaduc seront perceptibles.
Projet vu depuis la route	Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,... -Impact très fort de la voie de substitution qui sera en hauteur de 3.50 m par rapport à la 2x2.	Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,... -Impact très fort de la voie de substitution qui sera en hauteur de 3.50 par rapport à la 2x2.	Impact très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,... -Impact moins fort de la voie de substitution car elle passera en contre-bas de la 2X2 voie.	Impact toujours très important des déblais mais qui pourront être positifs si les talus sont paysagers de manière valorisante : mise en avant du relief, plantations en cohérence avec l'unité, mise en avant de la géologie,... -Impact plus fort des voies car elles seront à la même hauteur : l'usager percevra mieux la voie de substitution.	Impact beaucoup moins important des déblais en bord de la 2x2 voie. - Impact positif du viaduc: passage en hauteur avec des perceptions potentielles sur la vallée du Poulancre.

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

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

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

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



PHOTOMONTAGE 6B
Vallon du Poulancre

VARIANTE AMÉNAGEMENT SUR PLACE

PHOTOMONTAGE 7B
Vallon du Poulancre

VARIANTE NORD

PHOTOMONTAGE 6A
Vallon du Poulancre

ÉTAT ACTUEL

PHOTOMONTAGE 7A
Vallon du Poulancre

ÉTAT ACTUEL

6 Les annexes

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

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

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

La création d'un ½ échangeur supplémentaire vise à valoriser un site touristique majeur : Le Lac de Guerlédan (12km) qui avec ses paysages (près de 400 hectares) offre aux visiteurs un lieu privilégié pour les pratiques sportives de nature et le tourisme vert.

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

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

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

Localisation d'un éventuel ½ échangeur supplémentaire

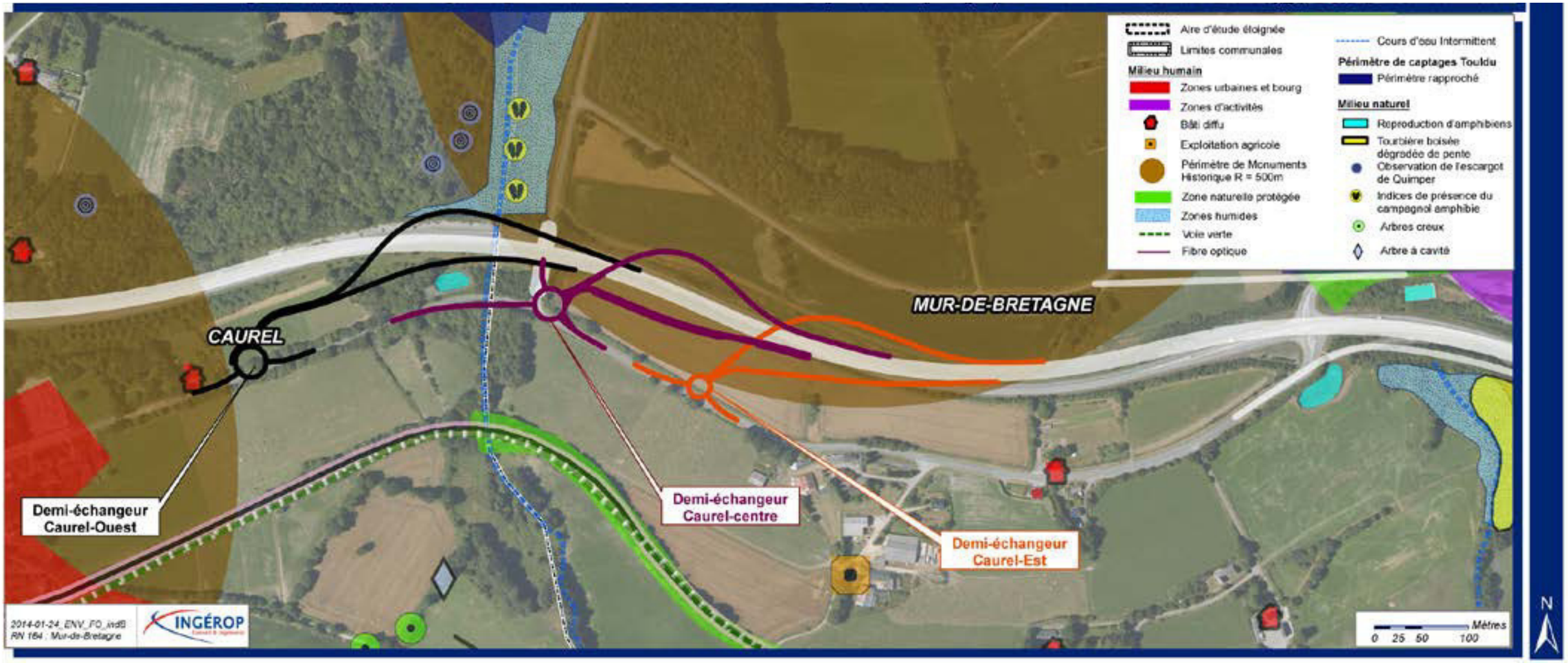
Les contraintes topographiques ont limité la recherche de localisation pour ce ½ échangeur.
Ainsi, après une première recherche de solutions d'implantation, la localisation historique « Est » a été finalement confortée et approfondie.
Puis sur ce secteur est, trois localisations de variantes très proches ont été étudiées.

L'analyse comparative

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

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

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



Entre les trois variantes, l'analyse comparative montre :

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

Sans réalisation du demi- échangeur / Quels effets ?

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

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

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

Courriel
rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Site internet :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

sennse • 9895 Crédits : DREAL Bretagne / TBM / Regards / Egis

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 12 JUIN 2014

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

à

destinataires in fine

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

P.J. : Dossier de concertation.

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

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

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

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

Patrick STRZODA

CONCERTATION RN164 MUR-DE-BRETAGNE

Liste des destinataires

- Monsieur le Président du Conseil Ré ion!l de Bret! ne
- Monsieur le Président du Conseil énér!l des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le M!ire de Mur-de-Bret! ne
- Monsieur le M!ire de C!urel
- Monsieur le M!ire de %int-Gilles-&ieu' -M!r() é
- Monsieur le M!ire de %int-Guen
- Monsieur le M!ire de %int-Conne(
- Monsieur le M!ire de %int-C!r!de(
- Monsieur le Président de l! Co$ $ un!uté de (o$ $ unes l! CIDERA*
- M!d!$ e l! Présidente de l! Co$ $ un!uté de Co$ $ unes de Ponti+, Co$ $ un!uté
- Monsieur le Président du P!, s Centre Bret! ne-
- Monsieur le Président du P!, s de Ponti+,
- Monsieur M!r(*E . UR- dé/uté de l! 01$ e (ir(ons(ri/tion des Cotes d2Ar$ or
- M!d!$ e l! Conseill1re Génér!le du (!nton de M3r-de-Bret! ne
- Monsieur le Président de l! C)!$ 4re d2! ri(ulture des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Président de l! . D%EA
- Monsieur le Président de l! Coordin!tion Rur!le des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Président de l! Con5édér!tion /!, s!nne des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Président des 6eunes A ri(ulteurs des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Président de l! . édér!tion dé/!rte$ ent!le des CUMA des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Président de l! C)!$ 4re de (o$ $ er(e et d2industrie des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Président de l! . 7N7T7R7Bret! ne
- Monsieur le Président de l2UNOTRE Bret! ne
- Monsieur le Président de l! . NT&
- Monsieur le Président de l2ABEA
- Monsieur le Président de l2A. AB
- Monsieur le Président de l! . édér!tion T*.
- Monsieur le Président du (o$ ité d2!(tion /our l! $ ise 8 9' 9 +oies de l2!'e (entr!l
- Monsieur le Président de l#Asso(i!tion de $ ise en +!leur de *!n Bern et M! o!r
- Monsieur le Président du Grou/e M!$ $!lo i: ue Breton
- Monsieur le Président de l2Asso(i!tion Bret! ne &i+!nte
- Monsieur le Président de l! . édér!tion dé/!rte$ ent!le de l! /;() e et de l! /rote(tion des $ ilieu' !: u!ti: ues des Cotes d2Ar$ or
- Monsieur le Président de l! . édér!tion des ()!sseurs des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Président de l! C7*7C7&7< Antenne des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Dire(teur de l2Auto$ o4ile Clu4 de l2Ouest < A en(e de %int-Brieu(
- Monsieur le Dire(teur de l! Pré+ention routi1re < Co$ ité dé/!rte$ ent!l des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur l! Dire(teur ré ion!l de l#en+ironne$ ent- de l#!$ én! e$ ent et du lo e$ ent
- Monsieur le Dire(teur interdé/!rte$ ent!l des routes Ouest
- Monsieur le Dire(teur ré ion!l des !55!ires (ulturelles de Bret! ne
- Monsieur le Dire(teur ré ion!l de l2!li$ ent!tion- de l2! ri(ulture et de l! . or;t de Bret! ne
- Monsieur le Dire(teur dé/!rte$ ent!l des territoires et de l! $ er des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Dire(teur dé/!rte$ ent!l de l! (o) ésion so(i!le des C"tes d#Ar$ or
- Monsieur le Dire(teur dé/!rte$ ent!l de l! /rote(tion des /o/ul!tions des Cotes d2Art$ or

RN 164
mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

CONCERTATION PUBLIQUE

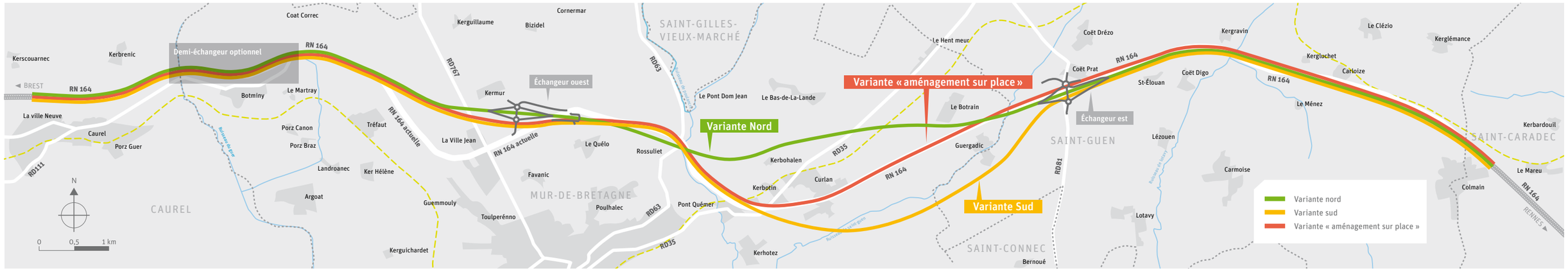
Du mardi 10 juin au vendredi 11 juillet 2014

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

[RN164]



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

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

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

Le projet qui avait déjà fait l'objet, en 1997, d'une première déclaration d'utilité publique sur une partie de la section, ayant conduit à l'achat par l'Etat de nombreux terrains, est devenu caduc avec le temps. Plus globale et plus ambitieuse, la nouvelle proposition d'aménagement doit respecter des normes réglementaires plus exigeantes en matière de respect de l'environnement.

Les objectifs du projet

→ Un projet vecteur de développement et de sécurité

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

→ Un chiffre

35%

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

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

→ Un projet respectueux de l'environnement

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

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

Les caractéristiques du projet

→ Les points communs aux trois variantes

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

Variante « aménagement sur place »

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

Variante Nord

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

Variante Sud

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

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

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

→ Les principes de la concertation

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

Des outils pour s'informer

→ Consulter le dossier de concertation :

disponible dans les mairies de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Gilles-Vieux-Marché et Saint-Guen ainsi que sur le site Internet **www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr**, le dossier de concertation présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques de chaque variante.

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

Les suites à donner à la concertation

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

La variante retenue fera ensuite l'objet de nouvelles études techniques, en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation. S'ouvrira alors une nouvelle séquence de 2 à 3 ans également au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques, les éventuelles démarches d'aménagement foncier...avant le démarrage des travaux proprement dits, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

Des rendez-vous pour dialoguer

→ Une réunion publique se tiendra à Mûr-de-Bretagne, le **16 juin 2014 à 18h30 à la Halle aux loisirs**, rue de la Traversière à Mûr-de-Bretagne : le projet sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.

→ Donner votre avis, tout au long de la concertation : via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse **rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr**

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

Financement du projet

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

[RN164]

sennse • 9895 Crédits : DREAL Bretagne

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

RN 164
mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RÉUNION PUBLIQUE
16 juin 2014 à 18h30

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

Pour vous informer

Consultez le site internet de la DREAL Bretagne
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

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

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

Pour donner votre avis ou poser vos questions

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

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

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

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

***

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

***

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

***

Intervenants :

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

M MEYZIE :

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

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

Mme FRABOULET, intervient suite à la pose d'un sonomètre à son domicile, et questionne sur l'intérêt et les suites qui seront données.
M. POIVRE indique que les mesures réalisées chez 15 riverains de la RN164 ont pour but de déterminer l'ambiance sonore initiale du secteur, et de construire un modèle mathématique acoustique qui permettra de simuler les niveaux sonores à terme avec le projet, et de prévoir le cas échéant les protections nécessaires.

Mme FRABOULET demande si l'emprunt de la RN164 sera sujet à des taxes pour les usagers.
M. POIVRE répond que l'ensemble du réseau routier breton est et restera gratuit ; cet axe était par ailleurs exonéré de l'écotaxe Poids-Lourds, et que les modalités de mise en œuvre de cette dernière sont toujours en discussion.

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

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

M. SENAN, retraité, regrette qu'il n'y ait pas plus de « *points d'hygiène* » sur la RN164.
M. POIVRE répond que les études en cours sur toute la RN164 s'accompagnent de l'objectif de créer deux nouvelles aires de repos, mais a priori de part et d'autre de la section de Mûr-de-Bretagne, vers Rostrenen à l'Ouest et vers Merdrignac ou Plémet à l'Est.

M LE CORRE Hervé, domicilié à Saint-Caradec, considère que le parcellaire est très impacté et déplore que l'Etat n'ait pas constitué de réserve foncière.
M. POIVRE indique que l'Etat préfère en général que la variante ait été choisie, afin de mieux appréhender la localisation du tracé et les parcelles impactées pour commencer à constituer une réserve foncière pertinente. C'est le Conseil Général et les communes qui décideront ensuite s'il est pertinent de faire un remembrement ; c'est une solution, mais pas la seule.
Des échanges de terres, des indemnisations, la construction de boviducs etc. peuvent être envisagés pour compenser les impacts sur le parcellaire.
Mme LE CLEZIO, vice-présidente du Conseil Général des Côtes d'Armor, souhaite préciser que si le CG22 a bien la compétence de l'aménagement foncier, il peut agir que si les communes en décident et le sollicitent.

M. LAVENANT fils, demande si le choix final se portera sur l'une des 3 variantes, ou bien si un mix est encore possible.
M. POIVRE répond qu'on ne peut aujourd'hui préjuger de rien et que tout est encore envisageable.

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

Mme LE BIHAN, propriétaire du garage Philippo , demande si les photos-montages présentées en séance sont visibles sur Internet.
M. POIVRE répond qu'elles sont contenues dans les dossiers de concertation disponibles en mairie. Toutefois, elles seront mises en place sur Internet et visibles dès le lendemain de la réunion.

Mme PHILIPPO, constate que dans la variante ASP, la desserte de son garage se termine en cul de sac, ce qui est dommageable pour son activité.
M. POIVRE répond qu'effectivement l'itinéraire de substitution passe de l'autre côté de la RN164 ; l'avantage d'un tracé neuf réside en particulier dans le fait que l'ancienne RN conserve les dessertes actuelles des riverains, l'inconvénient d'un ASP porte sur la fermeture de nombreuses dessertes directes et la nécessité de reconstituer des accès, pas toujours aussi efficaces que dans la situation initiale.

M. MARTIGNE, Maire de Caurel, est surpris du caractère optionnel du ½ échangeur de Caurel, alors qu'il dessert un site très touristique. Il précise par ailleurs que ce ½ échangeur a été acté officiellement dans un projet des années 2000.
M. POIVRE répond que la réalisation a été étudiée et est possible, et sera jugée sur la comparaison avantages/inconvénients ; la réalisation de ce demi-échangeur est bien un sujet mis en débat par le maître d'ouvrage à l'occasion de la concertation.

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

M. POCHON Denis, riverain du secteur du Poulancre, s'inquiète de l'impact des viaducs de franchissement.
M. POIVRE répond que l'impact est fonction de la variante retenue, et probablement plus marqué pour les

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

M. LAVENANT fils s'interroge sur le fait que l'échangeur de Corlay (RD767) a été déplacé par rapport à sa situation historique.
M. POIVRE répond qu'il est consécutif à la prise en compte de contraintes de normes de conception routière.

Un membre de l'assistance demande si le calcul des surfaces impactées par rapport à une solution « zéro » a été fait.
M. POIVRE répond qu'il est évalué entre 70 et 90 ha.

Un membre de l'assistance demande si la dépréciation immobilière des biens a été estimée par l'État, et ce qu'il peut faire.
M. POIVRE répond que des discussions bilatérales auront lieu, après DUP pour acheter les terrains.
Les procédures d'acquisitions sont très codifiées, et des indemnités peuvent être allouées pour dépréciation des biens aux propriétaires dont un morceau de terrain est acquis.

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

Un membre de l'assistance demande quand et par qui sera opéré le choix de la variante.
M. POIVRE répond que la concertation ne fait que commencer, et qu'elle se poursuivra jusqu'au bilan, à l'automne après avis des riverains, des institutionnels, …

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

RN164 – aménagement à 2x2 voies du secteur de Mur-De-Bretagne
Concertation du 10 uin au 11 ui!!et 2014

"ermanence de !a DR#$%du 24 uin 2014 à Mur-de-Bretagne

se sont présentés :

M&et Mme %# ' (MM#%%#C lieu dit Keravel en Mûr-de-Bretagne
Voulaient savoir si la route passe au même endroit qu'en 1997.
Il leur a été précisé que contrairement à 1997 la voie nouvelle passe non pas au-dessus de la RD767 mais au-dessous ce qui conduit à passer en plus fort déblais derrière leur habitation ce qui contribuera à réduire un peu plus le niveau de bruit Il a été recherché un tracé passant lé*!* èrement plus au nord que celui de 1997 afin de s'éloi*!* ner de leur habitation
Is ! raignent que les tirs de mine engendrent des lé" ardes dans leur #a$itation.
Is estiment que les #uissiers ne sont pas ! ompétents pour %ire un état des lieu&préala$le puis le même état apr' s travau&
(ou#aiteraient que le tra! é s'éloigne le plus possi$le de la maison pour minimiser le reliquat de sa propriété restant au nord du tra! é.
Il leur a été répondu que ce sera difficile m#me si cela fera partie des pistes de mise au point définitive du pro$et %n effet comme le terrain monte fortement il ne sera pas possible de déplacer fortement l'a&e de la route au risque d'au*!* menter de fa' on importante la profondeur et la lar*!* eur de la tranchée et le volume de déblais
) emandent un désen! lavement pour la partie restante sa propriété au nord du tra! é*
Il leur a été répondu que pour cette partie nord*(* comme en 1997*(* un désenclavement sera envisa*!* é le lon*!* de l'emprise en direction de la RD767

M&) #N$N lieu dit Botmin+ en Mûr-de-Bretagne
(e plaint de l'a$sen! e d'entretien des emprises a! quises ! omme des a$ords de la , - 1. / . 0 %me que l'1 tat ne rempli pas ses engagements ! ar la ! l2ture qui $orde son terrain est dans un état de dégradation important et in! ompl' te 3 l présente des p#otos4 et 5 usti%e son a%mation par un ! ourrier de la)) 1 66 de / dé! em$re 1996.
Il lui a été rappelé qu'll oublie de mentionner qu'à sa demande du 11 décembre 199*)* il a modifié le t*pe de cl+ture et le linéaire à fournir *,* a DD*%))* a respecté son en*!* a*!* ement en fournissant et posant le nouveau linéaire et le nouveau t*pe de cl+ture choisi - #me si elle a été posée par l'". tat en limite de propriété*(* cette cl+ture*(* faisant partie des dispositions particulières de la promesse de vente*(* appartient à - */ %0 1 0* car il était précisé que l'entretien ultérieur de cette cl+ture restait à sa char*!* e Il lui a été rappelé que ces éléments lui ont déj$ été reprécisés en 199*2(* et 1999
l veut que l'aire de repos qui selon lui aurait été envisagée en 1977 ! oté la! sur le délaissé de la vieille , - 1. / soit réalisée et il montre le s! #éma qu'il a éla$oré.
l sou#aite que l'é! #angeur de 8 aurel soit positionné 5 uste 9 l'est de son usine pour lui o%r une desserte dire! te et montre le s! #éma qu'il a éla$oré.
l e&plique qu'il a eu des pro$l' mes d'ur$anisme depuis tou5 ours et que ses dossiers ont été $loqués 9 ! ause de la , - .
l a%me que la 6&6 qui sera réalisée n'est qu'un ! #emin de ! ampagne et ne dessert pas le territoire ! ar il n'+ a pas asse" d'é! #angeurs.

***** ne Dame
intéressée par l'a! #at d'une propriété située au Botrain en $ordure de , - voulait savoir dans quelle mesure ! ette propriété était impa! tée par les variantes.
Il lui a été répondu que *3*
-, a variante *1/ 4* empiète sur la propriété pour la réalisation de l'ltinéraire de substitution au nord de la R*0* actuelle
-, a variante nord se rapproche de la cl+ture au niveau du carrefour actuel pour la réalisation de l'ltinéraire de substitution mais n'empiète pas

Mme R**$* %+** Nat**,** a**!**ie
1stime que la Variante - ord lui va tr' s $ien ! ar elle l'impa! te peu. 1lle estime aussi que l'aménagement %on! ier est la solution pour minimiser les impa! ts et l'importan! e des désen! lavements agri! oles : moins des désen! lavements 9 réaliser voire des démolitions de ! #emins devenus inutiles : moins de prél' vement de terres agri! oles.

M**&%#** DR**(- (. . %**aurent se! teur du Botrain en Mûr-de-Bretagne
('inqui' te de la rédu! tion de sur%a! e de p; turage ave! la Variante - ord. 3moins 17 #a<77 #a4
1voque la di%ulté p pour les a! ! ' s au&par! elles situées au sud du tra! é.
=ose le pro$l' me des a! quisitions qui seront né! essaires pour la réalisation des $assins de retenue.
('inqui' te des nuisan! es sonores.
- 'est pas propriétaire de tous les terrains qu'il e&ploite : quid de la perte de marge $rute par le lo! ataire >

Mme**&**B#R**+/ (0**sa**1**e**!!**e ?e Bodon en (aint-@uen
('inqui' te du passage pro! #e du Botrain ! ar se rappro! #e de ! #e" elle.

M**&%$2**#N**$**N **(!**ivier e&ploitant 9 Kermur en Mûr-de-Bretagne
Auelles-que soient les variantes* son sou! i est l'a! ! essi$ilité vers le sud pour %aire traverser la , - 9 ses va! #es laiti' res puis les autres voies ! ar son e&ploitation est située de part et d'autre de la , - a! tuelle. (on deu&i' me sou! i est la rédu! tion de sur%a! e ! ar le pro5et lui prend environ 6B C de son e&ploitation.) e plus l'é! #angeur envisagé en 1997 étant plus 9 l'est était moins ! onsommateur.
Il lui a été e&pliqué que comme la nouvelle route passe sous la rD767 et au-dessus comme en 1997*(* cela a comme premier avanta*!* e de réduire la lar*!* eur des remblais à l'est de la RD767 la voie étant plus proche du terrain et cela rend plus facilement possible de rapprocher l'échan*!* eur de la RD767
il est envisa*!* é un passa*!* e pour les animau&en rive est du pont de la RD767*(* et le passa*!* e inférieur pour restituer la continuité du *5* R*26*1 sera aussi un passa*!* e a*!* ricole %n ce qui concerne la réduction de surface un aména*!* ement foncier pourrait #tre une solution

M **%$2**#N**$**N Mic**,** e**!** propriétaire 9 Kermur en Mûr-de-Bretagne
8e qui l'inqui' te est l'emprise de l'é! #angeur de Doul#ou" . 0 priori* il lui sem$le que ! e serait la Variante - ord la moins pénalisante tant en termes de sur%a! e prélevée qu'en termes de reliquats qui restent plus %a! iles 9 e&ploiter ! ar plus grands.

) e plus il trouve que la Variante - ord a un gros avantage par rapport au& deu& autres variantes ! 'est que pour la liaison ave! (aint-@illes-Vieu&-Mar! #é par la ,) . E elle ne ! #ange pas les ! onditions de ! ir! ulation par rapport 9 au5 ourd'#ui.

M3B#R+/ (. rancis de 8 urlan en Mûr-de-Bretagne
(ur le plan agri! ole le pro5et nord ! oupe ses par! elles en $iais ! e qui ne lui ! onvient pas ! ar ! ela engendre une perte de valeur pour les parties restantes et les rendent ine&ploita$les F l pré%re la variante 0 (= qui limite le mor! ellement.

M&%# C(RR# de) aint-Caradec e&ploitant sur (aint-@uen
l demande qu'une réserve %n! i' re soit %ite par la (B0G1 , pour %! iliter les a! quisitions.
l ! ite l'e&emple de la) éviation de (aint 8 arade! qui a permis des a! quisitions en dou! eur et %! ilité le démarrage des travau&

M&B#R+/ (Marce! ! ité , o! #e en Mûr-de-Bretagne
=ropriétaire d'une par! elle entre Ker$o#allen et le Bas de la ?ande* ! elle-! i est ! oupée en deu& par la variante - ord* il imagine devoir la vendre en totalité.

Mme %e B0 $N propriétaire du garage automo$ile du Botrain
?'0 (= ne l'intéresse pas ! ar ! 'est la plus mauvaise solution pour une desserte du garage et une poursuite de l'a! tivité. ?es variantes sud et nord sont les seules qui ne pénalisent pas trop l'a! tivité ave! une pré%ren! e pour la V nord malgré la pro&imité du tra! é de la maison d'#a$itation ! ar il e&iste une vue depuis la nouvelle route.

M et Mme ' / 0%% (* e&ploitants du garage du Botrain.
?a variante 0 (= n'est pas via$le pour eu& ! ar l'entreprise est dans un ! ul de sa! et pour les deu& autres variantes il reste un éventuel avenir.
mais il s'agit d'un ! ommer! e station H garage et il + a risque de perte de ! lient' les. 1 n e%t* l litinéraire de su$stitution générera $eau! oup moins de tra% * or au5 ourd'#ui la station servi! e mar! #e en partie ave! la ! lient' le de passage. A ulen sera il demain >
) ans le pro5et proposé pour l 0 (=* les ! lients doivent passer par 8 oet-=rat s+stématiquement pour a! ! éder 9 son garage 3 allongement qui risque de dissuader les %turs ! lients4
1 lle pré! ise qu l elle perdra également l'e%t vitrine notamment pour la vente de vé#i! ules.
) emanderont un a! ! ' s dire! t 9 la , - 1. / .
Il lui a été répondu que dans le cadre de route e&press aucun accès direct ne peut #tre autorisé
7 omprenant tout l&n$u économique lié à son ! ara! e(cette question sera toutefois soulevée et fera partie inté! rante de l&anal*se comparative

M&%# / 0R e&ploitant 9 8 urlan en Mûr-de-Bretagne
?a variante 0 (= lui pose un gros pro$l' me pour la ! ir! ulation tant pour ses va! #es que ! es engins ! ar son e&ploitation est de part et d'autre de la , - Fil pré! ise qu'il %it traverser la , - 9 ses va! #es plusieurs %is dans l'année. l trouve que ! e sera un allongement de par! ours trop important surtout pour ses va! #es par l'ouvrage prévu 9 =ont A uemeur dans la variante 0 (=. l pose la question de l'a! ! essi$ilité 9 ses ! #amps qui sont a! tuellement

desservis par la , - ! ar il ne voit pas de désen! lavement pour ses par! elles situées en $ord nord de la , - entre 8 urlan et le garage =#illipo.
=our la Variante (ud il voudrait que le tra! é passe ! ompl' tement en $as de vallée le plus pr' s du ruisseau de (aint-@uen.
=our la Variante - ord il a des par! elles ! oupées en deu& au niveau du Botrain et il se pose la question de l'intérêt de %aire un passage en (pour la voie verte sous la 6&6 voies.

M. ?1 J , de 8 urlan 3 e&ploitant por! et lait4 au $ord de la , - 1. / a! tuelle est dire! tement ! on! erné par les trois variantes. ?e si' ge d'e&ploitation et les terres sont 9 17m de l'0 (=. l a des par! elles au sud de la , - 1. / et plus 9 l'est et 9 ! e titre se pose des questions < ! omment peut se %aire la traversée du $étail > ! omment va-t-il a! ! éder ! #e" lui ! ar la traverse de 8 urlan est a! tuellement interdite au =? > - $: sur les plans de la Variante 0 (= ne %gure pas de désen! lavement.
Il lui a été répondu que des mesures seront prises pour limiter au ma&imum les impacts du pro$et 9 aména! ement foncier(échan! es(réserve foncières : 7 oncernant les déplacements(une anal*se fine du fonctionnement des e&ploitations sera réalisée au stade de la solution retenue 7 ette dernière permettra d&valuer les impacts pour chaque e&ploitation et de proposer ainsi des mesures adaptées

***** ne dame du se! teur de ?e Auelo et Gavani!
('est %ali! itée de la position de l'é! #angeur de Doul-J ou" plus pro! #e de la ,) 7. 7 dans toutes les variantes ! ar la solution de 1997 était du K n'importe quoi L en %aisait arriver la desserte de Mûr par une petite voie en " ig" ag par les arri' res du $ourg.

M **4#- (-** i**!!** es* 8 urlan en Mûr-de-Bretagne.?es variantes (ud et 0 (= lui posent plusieurs pro$l' mes :

- =erte de par! elles*
- , édu! tions de ! ertaines par! elles qui seront ine&ploita$les ! ar trop e&iguMs*
- quid augmentation des niveau& de $ruit >
- 8 omment seront prises en ! ompte les pertes de valeur immo$ili' re des $iens >

M**&%e - (. .** n'#a$itant pas 9 Mur-de-Bretagne:
0 +ant e&er! é un droit option pour l'a! #at d'une #a$itation en vente au sud de 8 urlan vient de verser 7 C du pri& pour l'a! #at.
(ou#aite ! onnaître le tra! é qui sera retenu* ! ar ne veut pas a! #eter un $ien qui serait trop pro! #e du tra! é 3 variante sud4 l a 5 usqu'9 la %n de l'année pour rendre sa réponse* et risque de perdre sa provision de départ.
l est tr' s inquiet ! ar la maison est dans le voisinage pro! #e des Vsud et 0 (= si ! 'est une de ! es deu& solutions qui est retenue il ne pro! édera pas 9 l'a! quisition ! ar il estime que la 6&6 est un élément réd#i$itoire. =our lui seule la variante nord ne le g' ne pas. Veut savoir quand sera prise la dé! ision du ! #oi& du tra! é.
Il lui a été répondu que ce serait au mieu& en toute fin *) ; 16* voire début d'année *) ;* 1<
) ans ! es ! onditions ne pouvant se dé! ider ave! tous les éléments avant la %n d'année* ne voulant pas prendre le risque d'a! #eter une maison dans un ! adre qui va ! #anger pour ne pas lui ! onvenir* il va perdre l'argent de son option.

M B**(* . . (** R**+ 4&5&**?ieu dit Kerguinal en Mûr-de-Bretagne
1 &ploitant agri! ole sur Kerguinal et Kerguadi! .

Dou! #é par variante (ud et 0 (=.
, estaure un $ien sur Kerguadi! pour mettre en lo! ation mais a$andonnera son pro5et si le tra! é sud est retenu.

Mme R**(%%$** ND dani**6!**e**7**?e-$as-de-la-?ande en Mûr-de-Bretagne
mpa! tée par la perte de 6#a par la Variante nord.

***** ne **"** ersonne signale que la sour! e de la ! #apelle (aint-1 louane est située 9 pro&imité de la , - 1. / et a été rem$la+ée.

Mme D# **%$** M**(++#7** manoir de Botmin+ était ! on! ernée par l'an! ienne) O=* 9 ! e titre 1B #a de terres agri! oles lui ont été a! quises 3 terres qu lelle loue41 lle indique que ! 'est de la terre agri! ole en moins qui est destinée pour le demi-é! #angeur.
(e demande pourquoi l'usine (1 - 0 - n'a pas été a! quise 9 la suite de la %ermeture de ! ette derni' re ! ar au5 ourd l#ui elle serait seulement utilisée ! omme $ureau& 8 ette a! quisition aurait permis selon elle* en dé! alant le tra! é au - ord* d lépargner ses terres plus au sud.
(ou#aite ! onnaître le niveau sonore a! tuel et %utur. 1 n tant que riveraine* elle s linqui' te des ! onséquen! es en terme de nuisan! es sonores du %utur pro5et. 1 lle loue son manoir et si l environnement sonore se dégrade* elle risque de perdre de la ! lient' le.
Il lui a été répondu *3*

- *7* oncernant les acquisitions*(* le secteur étant très contraint au niveau ph*sique 9 topo*!* raphie*(* présence de capta*!* e*:(* il n 8 est pas forcement aisé de modifier le tracé
- *7* oncernant les éventuelles nuisances sonores*(* des mesures ont été faites pour évaluer le niveau sonore actuel = ne fois le choi& de la variante fait*(* une estimation du niveau sonore à terme sera réalisé 9 après mise en service et en prenant en compte les trafics envisa*!* és*:* / i le niveau sonore sont supérieurs au& seuils ré*!* lementaires*(* des mesures compensatoires seront mises en place 9 merlon*(* écran*(* protections de fa' ade *:*

1 lle se positionne ! ontre le 1<6 é! #angeur de 8 aurel.

- B :1 lle pré! ise que le #ameau de Botmin+ est mal situé sur la ! arte.

Mme **.** R**$** B**(* %#+** de 8 oat-8 orre! en Mûr-de-Bretagne* riveraine* demande des renseignements plus pré! is sur les tra! és* la largeur d'emprise* les nuisan! es sonores F
Il lui a été répondu *3*

- > ue son habitation reste relativement éloi*!* née de la future R*0* 16*6*
- *7* oncernant la voie située entre son habitation et le futur pro$et*(* il s 8 *a!* it de la voie de désenclavement de l 8 usine / enan?cette dernière présentera des caractéristiques d 8 une petite voie de desserte

1 lle se positionne ! ontre le demi-é! #angeur de 8 aurel qu lelle 5 uge démesuré par rapport au& en5eu& touristiques et tr' s ! oûteu&

M**&4#- (** Mic**,** e**!** de Per$otin en Mûr-de-Bretagne* riverain
) ire! tement ! on! erné par les variantes 0 (= et (O) il a des inquiétudes par rapport au tra! é et les nuisan! es sonores vis-a-vis des rem$lais. (ou#aite ! onnaître la #auteur du rem$lai F(ou#aite ! onnaître la distan! e de son #a$itation par rapport au %utur pro5et
Il lui a été répondu *3*

– *4* as de réponse précise sur les hauteurs*(*
– */* ur les distances par rapport au pro$et il s'a*!* it d'environ 7<m*(* ce qui le contrarie fortement

M&M$* R0C# de 8 oM-) igo en (aint-@uen
demande des in%ormations sur les tra! és* il est e&ploitant 3viande $ovine4 l est ! on! erné par la perte de terre le long de la , - 1. / .
, es différentes variantes lui ont été présentées ainsi que les éventuelles conséquences sur ces terres

M&3#R+/ (0sidore
(on %ts est ! on! erné par des terres agri! oles de la , - 1. / et de la %uture voie de su$stitution. l %ait remarquer qu'il n'+ a pas de réserves %on! i' res* il a de %ortes inquiétudes pour son %ts qui risque de perdre son outil de travail. l se demande ! e qu'il en sera des $ovidu! s qui avaient été prévus lors de l'an! ienne) O=.
Il lui a été répondu *3*
– *7* oncernant les boviducs*(* quelquesoit la variante retenue et en fonction des en$eu& identifiés*(* des mesures seront prises localement pour faciliter les déplacements de troupeau& @utefois*(* sa*!* issant de nouveau& tracés*(* les éventuels boviducs ne se trouveront très certainement pas localisés au m#me endroit que ceu& de la première D=*4?*
– *7* oncernant son fils*(* des mesures seront prises pour limiter au ma&imum les impacts du pro$et 9aména*!* ement foncier*(* échan*!* es *(* réserve foncières *:*

M&%#R$5) té", ane de Botmin+ en Mûr-de-Bretagne
%ait de la va! #e laiti' re Fson si' ge d'e&ploitation est pro! #e du tra! é mais ses terres sont plut2t éloignées et dispat! #ées* il est ! on! erné par l'éventuel demi-é! #angeur de 8 aurel ! e qui va lui réduire ses terres ave! un impa! t en terme de dépla! ement de vé#i! ules et de son troupeau Fpour lui* seule la variante la plus 9 l'ouest et don! la plus pr' s de 8 aurel serait a! ! epta$le.
Il lui a été répondu que des mesures seront prises pour limiter au ma&imum les impacts du pro$et 9aména*!* ement foncier*(* échan*!* es*(* réserve foncières *:*
- $: il se demande s'il ne serait pas plus 5udi! ieu& de %aire une aire de repos 3point de vue remarqua$le sur le la! 49 la pla! e du demi-é! #angeur.

M&%#) (* RN# de 8 urlan en Mûr-de-Bretagne 3#a$itation 9 environ 17B m de la , - 4se renseigne sur le tra! é et e&prime une inquiétude vis-a-vis de la variante 0 (= 9 ! ause des nuisan! es sonores et visuelles. 8 'est un 5eune ! ouple qui a %ait l'a! quisition en 6B16.
Il lui a été répondu que des mesures seront prises pour limiter au ma&imum les impacts du pro$et *7* oncernant les éventuelles nuisances sonores*(* des mesures ont été faites pour évaluer le niveau sonore actuel =ne fois le choi& de la variante fait*(* une estimation du niveau sonore à terme sera réalisé 9avec un contr+le après mise en service et en prenant en compte les trafics envisa*!* és*:* */* i le niveau sonore au*!* mente de plus de *)* db des mesures compensatoires seront mises en place 9merlon*(* écran*(* protections de facades *:*

Mme %# ' (+0#R #a$itant 8 oet) re" o
a%%me que la variante - ord va détruire des ar$res dans le vallon du (aint-@uen ! e qui va

lui entraîner des nuisan! es visuelles et sonores* idem pour la variante 0 (=. =uisque lég' rement en rem$lais au niveau du passage du ,) Q1 Felle est pour la variante sud par! e qu'elle s'éloigne de sa maison et ne ! oupe pas d'ar$res.) emande aussi des merlons et plantations é! rans.
Il lui a été répondu *3*

- que en matière de bruit elle n'avait pas d'Inquiétude à se faire puisque son habitation est située à environ *2; ;* m de la R*0* actuelle*(* et qu'à cette distance la différence entre l'*1/ 4* et les *A 0* ord ou / ud sera imperceptible celles-ci a*ant des profils similaires face à *7* oet-Dre*B*o et étant à une distance relative peu différente*(*
- que la *A* / ud est aussi haute au niveau de la RD*C*1 que les autres variantes*(*
- qu'elle allait avoir une vue sur la *A* / ud $uste au niveau de la cime des arbres situés en bas de *7* o*D*t-*4* rat lorsque la variante passe sur le coteau au sud de *5* uer*!* adic car les haies d'arbres au sud de *5* uer*!* adic seront coupés pour qu'elle passe et que les arbres lon*!* eant le ruisseau de / aint-*5* uen au sud de *5* er*!* adic ne seront pas nécessairement asse*B* hauts pour masquer la *A* / ud depuis *7* o*D*t-Dre*B*o*(*
- que la variante *0* ord ne condamne ni les arbres bordant la R*0* actuelle ni le bosquet au sud de la R*0* proche du / t-*5* uen*(* ni le bosquet de *5* uer*!* adic et que seuls quelques arbres isolés en prolon*!* ation d'une haie perpendiculaire à la R*0* au sud de celle-ci et à l'est du / t-*5* uen et ceu& bordant le / aint-*5* uen au sud de la R*0* et des arbres isolés bordant la voie d'accès à *5* uer*!* adic au sud de la R*0* sont concernés*(* et que le peu qu'elle percevra de la *A 0* ord au niveau de la butte de *5* oléron ne sera rien compte tenu de son éloi*!* nement par rapport à l'Impact visuel proche qu'elle peut avoir sur les b*E*timents de la ferme du *F*otrain
- que la variante *1/ 4* quant à elle condamne tous les arbres bordant la R*0* par le sud et que des arbres au niveau du / aint-*5* uen et du *F*otrain sont é*!* alement concernés par la voie de substitution de cette variante

Mme **-** R# M**5** de 8 oet-=rat
1 lle est tr' s ! on! ernée par l'é! #angeur de la ,) Q1
1 lle a%%me que son se! teur est plein d'es! argots de A uimper et de ! #auves-souris Fla variante nord va détruire des ar$res dans le vallon du (aint-@uen ! e qui va lui entraîner des nuisan! es visuelles et sonores* idem pour la variante 0 (= puisque lég' rement en rem$lais au niveau du passage du ,) Q1. 1 lle est pour la variante sud par! e qu'elle s'éloigne de sa maison et ne ! oupe d'ar$res. 1 lle demande aussi des merlons et plantations é! rans.
Il lui a été répondu *3*
- qu'en matière de bruit la *A 0* ord et la *A* / ud éloi*!* nait le bruit de la R*0* de son habitation*(*
- que si des e&cédents de matériau& étaient disponibles 9cas des *A 0* ord et *1/ 4* seulement*:* il était possible d'envisa*!* er des merlons pa*sa*!* ers qui lui couperaient et la vue et le bruit*(*
- que la *A* / ud est aussi haute au niveau de la RD*C*1 que les autres variantes m#me si son *!* iratoire est environ *) ;* m plus au sud que pour la *A* nord
- que sans merlon elle allait avoir une vue sur la *A* / ud pour la partie située entre *7* o*D*t-*4* rat et le coteau au sud de *5* uer*!* adic car les haies d'arbres au sud de *5* uer*!* adic seront coupées pour qu'elle passe*(*
- que la variante *0* ord ne condamne ni les arbres bordant la R*0* actuelle ni le bosquet au sud de la R*0* proche du / t-*5* uen*(* ni le bosquet de *5* uer*!* adic et que seuls quelques arbres isolés en prolon*!* ation d'une haie perpendiculaire à la R*0* au sud et à l'est du ruisseau de / t-*5* uen et bordant le / aint-*5* uen et des arbres isolés bordant la voie d'accès à *5* uer*!* adic sont concernés*(*
- que la variante *1/ 4* quant à elle condamne tous les arbres bordant la R*0* par le sud et

que des arbres au niveau du / aint-5 uen et du Fotrain sont é! alement concernés par la voie de substitution de cette variante

0 noter que ! es deu& personnes ont passé l'apr' s-midi 9 tenter de rallier 9 leur ! ause toutes les personnes venues 9 la permanen! e.

M&R$* %+ Mar! el 8 urlan
propriétaire %on! ier de deu& maisons dans 8 urlan* il est ! on! erné quelque-soit la variante 0 (= ou (ud
Il lui a été e&pliqué que quelque-soit la variante des mesures seront prises pour limiter les impacts visuels ou sonores

M et Mme D# . (N+$ 0N# sont propriétaires 9 , ossuliet et le ! ourrier a été adressé a une mauvaise adresse 3eur %ts est maintenant propriétaire de leur maison4 8 e dernier e&ploite des terres qui seront ! on! ernées par le pro5et.
0 dresse des propriétaires de ! es terres : Mme J OMB?R D 17/ rue de Vaugirard 77B17 =0, (et 8 é! ile) 1 GR- D0 - 1 (6B1 rue de Vaugirard propriétaires de terres entre , ossuliet et Botmin+.

Mme %#) # R- # N+ propriétaire de l'élevage de por! s 3@0 1 8 le (1, @1 - D4 est dire! tement impa! tée par la variante nord en passant 9 / Bm de l'e&ploitation. 8 e tra! é entraînera : une ! oupure entre son #a$itation et ses $; timents d'élevage et une perte de %on! ier a+ant des ! onséquen! es sur son plan d'épandage ave! un risque pour la survie de son e&ploitation. 1 lle ne supportera pas un allongement de par! ours pour aller de sa maison 9 son élevage.
Il lui a été répondu que l'allon! ement de parcours restait relativement faible

0 noter qu'en %n de réunion pu$lique ! ette personne avait évoqué sur le ton de la $outade que le plus simple était que le tra! é nord passe sur sa maison.

M) té", ane - #- (* 0C village de @uergadi! est ! on! erné pour son #a$itation et ses terres quelque-soit la variante. l reste toute%is 9 plus de 1BBm du %tur pro5et.

M&# D5 4 ean C!aude riverain de 8 urlan est dire! tement impa! té par les variantes 0 (= et (O) 9 moins de 1BBm. l a des inquiétudes sur le pro5et. l se positionne pour la variante nord.

M %# $* +#) erge* @0 1 8 de 8 oM-) rien 9 Mûr-de-Bretagne
1 &ploite plusieurs par! elles* de 8 aurel 9 Kerguadi!
('inqui' te* dans le ! as de la variante sud* de la disparition de l'un de ses $; timents agri! oles situé entre 8 urlan et Ker#ote" 3 %p#otomontage QB4
1 st impa! té également par l'é! #angeur de 8 aurel* en parti! ulier dans ses variantes 8 entre et 1 st qui ! onsomment énormément de terre alors que la variante ouest qui ne le ! on! erne plus vraiment lui parait plus dis! r' te.

IST-DNOI-AB-A167

Meur Le Bris Maurice
kerbotin
22530 Mur De BRETAGNE

à

D.R.E.A.L. Bretagne
Service I.S.T.

Mesdames, Messieurs,

Agriculteur en retraite, habitant le village de Kerbotin, en bordure de la RN, lors des différentes réunions organisées dans le cadre de la concertation sur l'aménagement de la RN164 j'ai découvert les trois variantes proposées.

Il y a deux qui me concerne particulièrement.

La variante en aménagement sur place:

-de part sa proximité par apport à mon habitation, environ 35 m et prévu en remblai, m'inquiète fortement, compte tenu du type d'ouvrage et de sa destination.

Pensez-vous que je pourrai vivre normalement avec tout cela? De plus, mon accés actuel sera supprimé. Mise à part, l'expropriation, vous n'avez pas grand chose à me proposer.

La variante sud

-elle passe aussi près de ma maison et va créer les mêmes nuisances.

A vrai dire, si je dois choisir pour une variante, pour moi, ce sera celle du nord. Elle me laissera tranquille et à mon âge , ça compte. C'est le meilleur projet, avec son viaduc à cheval sur la vallée. Son tracé a le gros avantage de préserver les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer, la Roche ainsi que leur desserte routière en l'état actuel.

C'est aussi la moins chère , faire les choses biens avec moins d'argent en temps de crise , ça compte.

Salutations distinguées.

Fait à Mur De Bretagne le 08 juillet 2014

Meur et Mme Michel JEGO
Kerbotin
22530 Mur De Bretagne
représentants des habitants
des villages de Curlan,Kerbotin,
Pont-Quémer et la Roche

à

D.R.E.A.L.
Aux responsables chargés de
la mise en 2x2 voies de la
RN 164 à Mur de Bretagne

Mesdames,Messieurs

Sous ce pli, nous vous transmettons le courrier collectif, des habitants et propriétaires, des villages de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin et Curlan, qui sont opposés au tracé de la RN 164 en aménagement sur place ainsi que pour la variante sud.

Veuillez, agréer, l'expression de nos sentiments distingués.

Fait à Mur De Bretagne le 08 juillet 2014

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement
pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.
La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de mois de 100m, un bon nombre à moins de 50m
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise desserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
COLON de FRANCIOSI Arnaud La Roche Mur de Bretagne	Avocat	
COLON de FRANCIOSI Sylvie la Roche Mur de Bretagne	Directrice Enseignement universitaire	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement
pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.
La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de mois de 100m, un bon nombre à moins de 50m
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise desserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Profession	Signatures
Mme Figo Noëlla Kerbotin 22530 Mur de Bretagne	Retraitée	
MR JEGO Michel KERBOTIN 22530 MUR DE BRETAGNE	RETRAITÉ	
MACÉ Pascal Le Moulin de la Roche	commerçant	
Mme Maxime Le Moulin de la Roche Mur	Commerçante	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50 m
-des expropriations en vue
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise déserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer

C'est pourquoi, pour notre tranquillité et le maintien de notre cadre de vie, nous préférons le choix de **la variante nord**

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
LE BRIS Véronique Cadelac 22600 Loudéac	Employée	
LE BRIS Maurice Kerbotin MUR. DE BRET	Retraité	LeBris
LEAUTE Gilles Kerbonalene 22530 Mûr de Bretagne associé de Gaec de coed-Orien	Exploitant agricole co-propriétaire d'un hangar de stockage céréales de 1200m² qui sera rasé par le projet de la variante Sud.	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement
pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.
La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de mois de 100m, un bon nombre à moins de 50m
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise déserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
DUBOIS Jonathan Curlan 22530 Mûr-de-Bretagne	Ouvrier horticole	DUBOIS
DUBOIS Pierre. CURLAN MUR DE BRETAGNE. 22530.	Chef de chantier en retraite.	Dubois
Gallais Jeannine Curlan 22530 Mur de Bretagne	Auxiliaire de vie	Gallais
Jégo Colette 6 Rue du Pont de Pez 22530 Mur de Bretagne	Retraitée	Jégo Colette

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement
pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.
La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de mois de 100m, un bon nombre à moins de 50m
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise desserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Marc Delatouche Curlan Mur de Bretagne	Technicien culture	
Thépaut Liza Curlan Mur de Bretagne	Assistante Comptable	
MAHOUDO Sylvain Curlan 22530 Mur de Bretagne	Chauffeur Agricole	
Jego Herminier Curlan 22530 Mur de Bretagne	Coiffeuse	
LE SOURNE LAURENT Curlan 22530 Mur-de-Bretagne	Chauffeur-Livreur	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.

La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de moins de 100m, un bon nombre à moins de 50 m
-des expropriations en vue
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise déserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer

C'est pourquoi, pour notre tranquillité et le maintien de notre cadre de vie, nous préférons le choix de **la variante nord**

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Rigaud Le Blond Françoise Curlan 22530 Mur de Bretagne	Enseignante retraitée	
Galerne Sylvie Pont Quemer Mur de Bgne		

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement
pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.
La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de mois de 100m, un bon nombre à moins de 50m
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise déserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Mr et Mme Le Jeune Robert "Curlan" 22530 Mur de Bretagne	Retraités	Mme Jeuné
Mr FRELAUT A curlan MUR DE BRETAGNE	Infirmière	
Mr Frélaut André curlan	chauffeur - cariste	
M et Mme HELADUET Hélène et Lacroix grégory Curlan 22530 Mur de B.	ASEN ARTISAN	
M et Mme JEGO GILLES et Annie CURLAN MUR DE BRETAGNE	AGRICULTEUR	Jégo Gilles G. Jégo

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement
pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.
La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de mois de 100m, un bon nombre à moins de 50m
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise desserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. et Curlan

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2018

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Mr et Mme LE DROGOFF Robert 5 Allée de la Résistance 22600 Pour maison à Curlan.	AGENT DIRO Retraité	
Mr Marcel Pavlt propriétaire d'une ferme à Curlan et de deux maisons au bord de la R.N. 164 B10	Retraité	
Mme LE DROGOFF Louis Dit Quemper 22530 Mur de Bretagne	Retraités	

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Nous habitons les villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche. Nous nous exprimons collectivement
pour donner un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164.
La variante aménagement sur place touche les quatre villages. Beaucoup de ses habitants sont plus ou moins inquiets suivant le degré de proximité.
-60 habitations dans une zone de mois de 100m, un bon nombre à moins de 50m
-le village de Curlan coupé en deux sans liaison direct nord sud
-nuisances sonores et visuelles
-une mauvaise déserte routière
La variante sud présente les même inconvénients pour les villages de kerbotin, Pont-Quémer et la Roche.

Nous souhaitons conserver la tranquillité et le maintien de notre cadre de vie.

Etabli à Mur De Bretagne le 30 juin 2014

Noms et Adresses	Professions	Signatures
Jim Keegan Pont Quemer	Plasterer	
Elaine Keegan.	nurse	Elaine Keegan
Don Smith	Retraite	
Cherry Smith.	Retraite	
Edy Paric-Thérèse Pont-Quemer	Retraitée	Edy
EDY Yvonne Claude Pont-Quemer	RETRAITÉ	
Jouan Martha Pont-Quemer	Retraitée	
JOUAN Seb Pont Quemer	ouvrier	
Billana Helene Pont Quemer	Réservoiler	Billana

Courrier collectif des riverains des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et la Roche la Roche contre le projet d'aménagement sur place de la RN 164 Mûr-de-Bretagne.

Inquiets du projet en aménagement sur place de la future voie express RN 164, les habitants de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et de la Roche s'opposent à cette variante, craignant des nuisances visuelles et sonores, des expropriations d'habitations en vues ainsi qu'une mauvaise déserte routière.

C'est pour cela que nous préférons le choix du tracé nord au profil plus adapté à une route moderne à grande vitesse.

Établie le 30 Juin 2014.

Noms et Adresses	Professions	Signatures
HATTINGUAIS J.P Pont quemer.	retraités	

Ginette et Gerard
GUILPAIN
Propriétaire au Hameau
de CURIAN
MUR de BRETAGNE

Le 8 juillet 2014.

Mr Le Commissaire Enqueteur.

Monsieur suite a la consultation en Mairie des differentes variante de la mise a 2 fois 2 voies de la nationale 164 sur le secteur de Mur de Bretagne. Je vous fait part de mes observations.

Quelque soit l'option choisie, l'ampleur des travaux defigura la region. Dans l'option aménagement sur place; La destruction de maison anciennes fera encore desparaitre le cachet typique de la campagne Bretonne. Plus la fermeture certaine d'une des derniers station service depanage de France. Quel GACHIS

Donc pour moi la variante NORD offre le moin de desagrement

1 Elle est plus directe.

2 Le Hameau de CURIAN n'est pas separé de Mur de Bretagne

3 Pas de destruction sauvage

4 C'est la moin visible dans le paysage

5 La polution occasionnée par l'augmentation du trafic des poids Lourd. Polution en CO2 - Polution sonore - sera eloigné de toute Habitation →

Voici monsieur le commissaire
les reflexions d'un simple citoyen
qui n'a aucun interêt particulier
a faire valoir.
Dans la décition qui sera prise
n'oublions pas que cette realisation
sera toujours là dans plusieurs Siecle
Avec tous mes respects.

IST-D NOI-AB-A 179

Madame RIGAUX-LEBLOND Françoise
Hameau de Curlan
22530 Mur de Bretagne
Tel : 06 1176 40 53
09 60 42 11 77

Le 9 Juillet 2014

à

DREAL BRETAGNE
Service IST
Bâtiment l'Armorique
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES

REÇU LE
15 JUIL. 2014
DREAL/IST

Monsieur le Président,
Mesdames, messieurs,

J'ai l'honneur de vous adresser ce courrier, à la suite de la reprise de l'aménagement du secteur T.U. de la RN 164 , (mise à 2x2 voies) , lors de la récente réunion publique du 16/07/14 , à laquelle je n'ai pu assister à mon grand regret, pour des raisons familiales et un grand éloignement.

Habitant le hameau de Curlan depuis 1985 , propriétaires de 2 habitations que nous avons restaurées mon mari et moi-même, ayant été Présidente de la Société de chasse de Mur de Bretagne durant 16 années, ayant participé à de' nombreuses activités associatives , je me joins aux inquiétudes de la population riveraine de ce secteur et désire apporter mon soutien à leurs revendications et à leur souhait, à savoir, leur choix majoritaire pour la **variante Nord** que vous avez proposée et qui s'avère manifestement le plus sage et le plus satisfaisant pour l'intérêt général

Nous n'avons pas hésité, premièrement en Juillet 94 , de nous investir dans cette action : en effet, Mr Rigaux, mon mari, sollicité par les habitants, en raison de sa carrière professionnelle et de ses compétences (voir en P.S.), sensibilisé par leur désarroi, est intervenu auprès des hautes autorités (maires, conseiller général, député, ministre) et, en particulier, auprès de la D.D.E. de St Brieuc, en l'occurrence, auprès de Mr Lemestre, alors ingénieur divisionnaire T P F, qui connaissant les compétences de mon mari , l'avait engagé à exposer ses remarques, accepté de recevoir la pétition de 53 signataires (Curlan, Le Botrain, Guergadic, Pont Kemer et Mur de Bretagne) hormis les absents ,et disposé à recevoir ses propositions, auxquelles Mr Rigaux a répondu en établissant, en toute humilité, le projet d'une variante 1 (voir plan ci-joint), qui me semble presque conforme à la Variante Nord que vous envisagez actuellement et qui convient exactement, au souhait d'un grand nombre de la population.

Lors de la deuxième enquête de Juillet 96, Mr Rigaux étant décédé, le Conseil Municipal et les élus m'ont demandé de faire ressurgir le projet établi par mon mari en 94, pour faire valoir ? à nouveau, leur option pour la variante Nord. Ce qui se reproduit aujourd'hui, à l'occasion de votre récente réunion publique du 16/07/14, et qui a suscité de nouvelles angoisses.

Je me permets, donc, sur leur demande pressante , de renouveler ma solidarité en me joignant à leurs doléances et de vous exposer une fois encore, sans aucune prétention de ma part, mais avec sincérité et conviction, les raisons de mon choix pour la Variante Nord, en me référant aux arguments déjà invoqués par Mr Rigaux afin de vous sensibiliser aux énormes préjudices et aux lourdes conséquences causées par la variante de « l'aménagement sur place »

Conséquences et préjudices de « 'aménagement sur place »

- Une inévitable et trop grande sinuosité.
- Bouleversement du paysage d'un hameau coupé définitivement en 2 .
- Impact et modification du paysage rupestre du Pont-Kemer.
- Fortes nuisances par la proximité des habitations de la 2x2 voies, de ses nombreux raccordements et des dégagements nécessaires dans les 2 sens.
- Amputations et destructions de propriétés bâties, certaines probablement classées.
-Dévaluation des biens immobiliers et d'un patrimoine familial.
- Troubles considérables de la circulation des riverains, des engins agricoles et du bétail
- Bref, des préjudices moraux et financiers insupportables.

Avantages et raisons préférentielles pour la variante Nord

-Tracé direct, rapide et harmonieux, aux courbes à grands rayons.

- Aucun obstacle quant aux infrastructures

- Pas d'amputations de propriétés bâties et expropriations réduites, comparativement aux autres tracés.

- Aucune atteinte à la qualité de vie des habitants protégée jusque là et toujours améliorée.

-Utilisation de la RN existante pour une déviation désservant la zone industrielle de Guergadic, de Curlan, et de Mur de Bretagne. Donc moins de raccordements et de bouleversements du paysage.

- Ne nécessite pas forcément un viaduc, ouvrage coûteux et dissuasif.

- Enfin, respect des exigences de Natura 2000 ;

Suggestions :

Possibilité d'un passage supérieur, enjambant dans les normes requises, le franchissement de la route St Gilles Vieux Marché, ce qui consisterait à élaborer une montée lente et progressive à partir du Rousseliet vers l'altitude souhaitée du massif boisé (à l'est de la vallée de Poulancre) , accéder en douceur, avec une ascension et une déclivité normales, sur la petite crête du bois (côte d'altimétrie 172)), déboucher au Nord de Kerbolen et rejoindre ensuite avec un léger redressement du parcours au droit du Botrain, l'échangeur Est .

Cette solution , proposée en toute humilité, ne nécessiterait donc qu'un seul ouvrage d'art avec utilisation des déblais pour aménager la rampe amorcée à une grande distance du Pont du Guélaron. Nous nous référons à votre savoir, appréciant déjà les heureuses réalisations, telle que celle du tronçon de Caurel qui met en valeur le centre touristique et sauvegarde l'intimité du village.

Ne trouvez-vous pas, Messieurs les Ingénieurs,en toute honnêteté, que les préjudices infligés, les nuisances imposées, la sérénité perdue , la qualité de vie et d'environnement gâchée, des valeurs humaines bafouées, ne sont pas plus énormes et catastrophiques avec ses lourdes conséquences, que quelques parcelles de terre et des avantages financiers ou économiques ? Tout en procurant à cette

population, entendons-nous bien, une plus grande facilité de communication, une vie locale améliorée et répondant aux besoins de la vie actuelle.

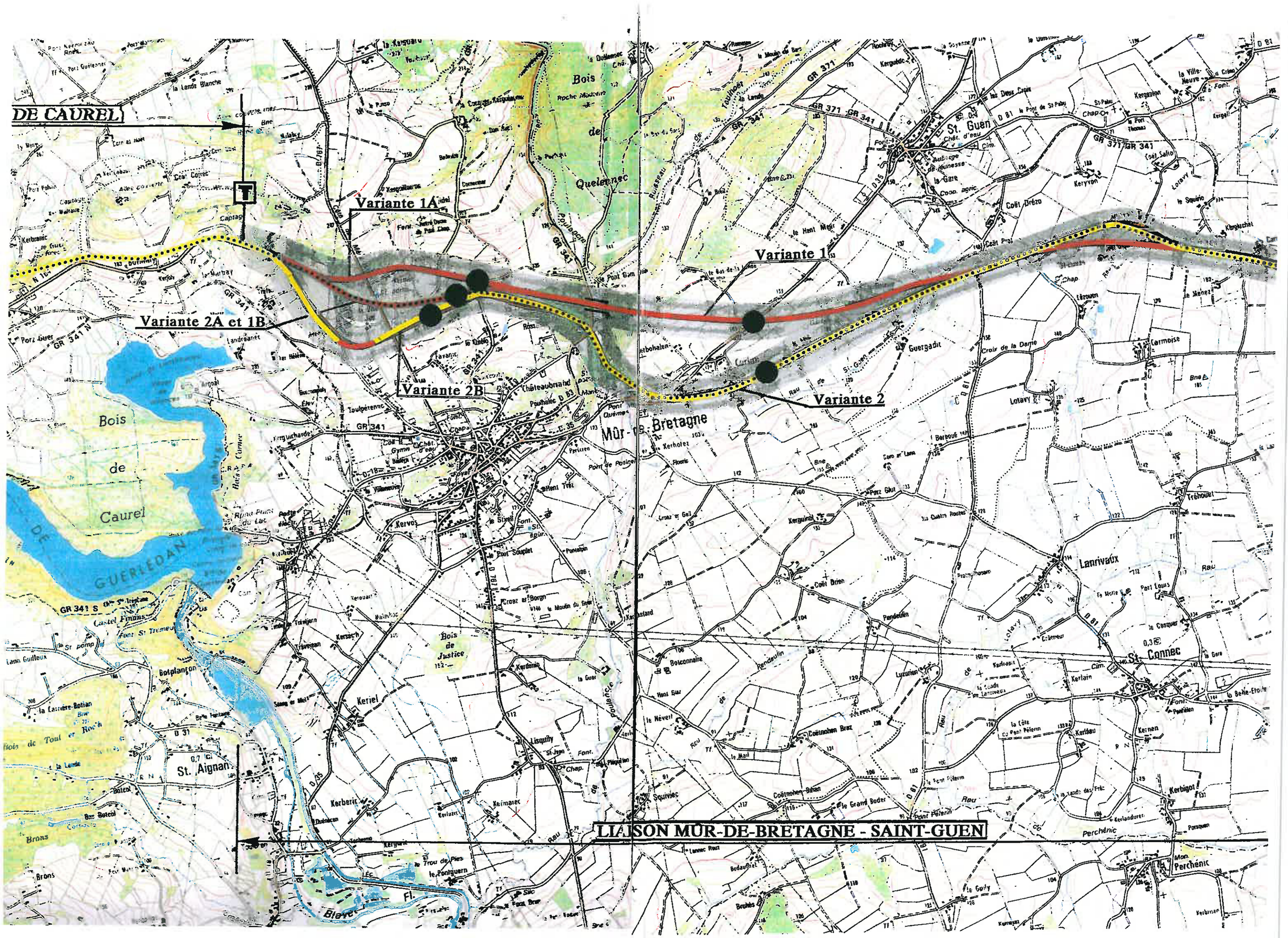
Pour toutes ces raisons invoquées, ces témoignages angoissés, ces suggestions apportées,ces doléances exprimées sur le cahier en Mairie et aussi, dans nos divers courriers personnels, **Nous** souhaitons **ardemment** que vous reconsidériez avec bienveillance et civisme ce projet ,ne doutant pas de votre impartialité et de votre intégrité et que vous fassiez le meilleur choix en optant, comme vous le prie la grande partie de la population , pour la réalisation de la **Variante Nord.**

Dans l'attente d'une décision juste et apaisante, dans l'intérêt de tous, veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'expression de notre grande confiance en vous et l'assurance de notre haute considération.

P.S :

1) Mr RIGAUX : D'abord, géomètre /topographe, puis architecte de société, en bureau d'études, contribuant à Paris et en Province, à l'édification de nombreuses constructions publiques et privées, soit en AEF, Côte d'Ivoire, Sénégal, Guinée, Niger , Cameroun, Moyen Congo, soit en d'autres domaines industriels : firmes allemandes, et toutes sortes de bâtiments (agricoles, agroalimentaires,silos béton, habitations, immeubles) aéroports, urbanisation,VRD .

2)Ci- joint : Plan du tracé suggéré par Mr Rigaux, à Mr Lemestre, ingénieur divisionnaire TPF, sur sa demande, en juillet 94 .


DE CAUREL
Variante 1A
Variante 2A et 1B
Variante 2B
Variante 1
Variante 2
LIAISON MUR-DE-BRETAGNE - SAINT-GUEN
Mûr-de-Bretagne
St. Guen
St. Connec
St. Aignan
Lanrivaux
Bois de Caurel
Bois de Quelennec
Bois de Justice
GUERLEDAN
Blavet
Perchénic

Saint- Guen le 18 juillet 2014

Viviane et Hervé LE POTTIER
12 rue de la gare
22530 Saint-Guen

à

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor
Aux bons soins de Monsieur le Maire de St-Guen

Objet : R. N. 164

Monsieur le Préfet.

Après avoir pris connaissance des différents projets de mise à quatre voies de la R.N. 164, tronçon Colmain Caurel, nous nous permettons de formuler notre point de vue sur les différentes conclusions que nous pouvons en tirer.

Le tracé sud nous apparaît comme le plus approprié en terme d'impact sur la vie des riverains que nous sommes

Les terrains agricoles y sont de moindre qualité.

Les nuisances sonores et visuelles sont moins importantes.

L'impact sur la dégradation des valeurs immobilières serait minoré.

La circulation automobile risque de fortement augmenter dans la traversée du bourg de St-Guen. En effet, les véhicules en provenance des directions de Loudéac et Saint-Brieuc et se dirigeant vers Pontivy, du fait de la non réalisation d'échangeur au lieu dit Pont-Quemer, traverseront Mur de Bretagne après avoir emprunté l'échangeur du Coêt-Prat.

Souhaitant que ces quelques observations retiendront votre attention, nous vous prions de croire, Mr le Préfet, en nos salutations respectueuses.

Viviane LE POTTIER Hervé LE POTTIER

IST - DMOI - AB - A163

Meur et Mme JEGO Michel
Kerbotin
22530
Mur De Bretagne

REÇU LE
- 7 JUIL. 2014
DREAL/IST

Objet:mise en 2fois 2voies
de la RN 164 secteur Pont-quémer,
à Guergadic

à

D.R.E.A.L.
Aux responsableschargés de la
mise en 2x2 voies de la RN 164 à
Mur De Bretagne

Mesdames, Messieurs,

Voici vingt ans que le projet retenu à l'époque de mise à 2x2 voies de la RN164, à vu le jour en aménagement sur place pour les secteurs Pont-Quémer, Kerbotin et Curlan, sans aucune concertation avec les gens concernés malgré une pétition de soixante riverains opposés.

2014, voici à nouveau, le projet ressort des cartons avec trois variantes:

La variante en aménagement sur place
Elle sucite beaucoup d'inquiètude de la part des riverains concernés, 60 habitations à mois de 100 m de l'axe de la future voie. Du jamais vu... Nous pensons, dans le cadre d'aménagement de cette RN 164, il faut venir à Mur De Bretagne pour voir **ça**...

Pour notre part, habitant le village de Kerbotin, nous sommes directement touchés.Ce projet se situe en face de notre habitation. La voie la plus proche sera à moins de 45 mètres en remblai d'une hauteur de 5 mètres, selon le profil de l'ancien tracé. Notre sortie actuelle serait supprimée. Nous avons une certaine inquiètude de devoir vivre dans un tel environnement et notre bien n'aura plus ancune valeur.
La loi Barnier interdit toute construction nouvelle à moins de cent mètres de part et d'autre de l'axe d'une voie express.Mais, il en est rien quand il s'agit d'implanter un tel ouvrage de ce type à proximité des habitations .Nous en arrivons à nous poser la question: la meilleur formule serait -elle pas l'expropriation?
Avec une imdemnisation de nos biens à leur juste valeur, sachant qu'il y en aura d'autres tout au long de ce projet.Nous en comptons sept pour les zones très proches, entre Pont-Quémer et Guergadic, en plus des deux existantes.
Le projet en aménagement sur place va à l'encontre des objectifs recherchés
A savoir:
-mauvaises dessertes routières et développement économique pour la zone de Guergadic
-expropriations des maisons d'habitations
-village coupé en deux
-une exploitation agricole privée d'un accès directe à la majeure partie de ses terres situées au sud
-la mort à court terme du garage Philippo, celui-ci étant desservi par une voie en cul-de-sac à partir de l'échangeur du Coët- Prat
-l'extension de la zone de Guergadic en sera limitée
-une mauvaise desserte routière pour les villages de Kerbotin, Curlan et la zone de Guergadic

-un coût supérieur au tracé nord
-350 000 mètres cubes de remblai excédentaire qu'il faudra bien mettre quelque part. Mais où?

Le projet sud
-préserve le développement de la zone de Guergadic coté nord
-assure une bonne desserte au garage Philippo et à la zone
--traverse des terres agricoles donc nécessite de réserve foncière
-demande la démolition d'un hangar de stockage de céréales du GAEC de Coët-Drien à proximité de la coopérative Triskalia
-crée des nuisances visuelles et sonores identique à l'option ASP pour les villages de Pont-Quémer, Kerbotin, le moulin et le manoir de La Roche
Ce tracé est moins pénalisant pour nous par rapport à la variante ASP, mais ne nous convient pas car il se rapprocha de notre voisin Meur Le Bris Maurice.

Le projet nord nous semble être le meilleur compromis.
C'est un projet en ligne droite ou presque, digne d'une route moderne à vitesse élevée par rapport au tracé tortillard en aménagement sur place.
-son viaduc préservant au mieux la zone natura 2000
-les villages de Kerbotin, de Curlan, Pont-Quémer et de La Roche seront épargnés
-conservation des voies de dessertes en l'état actuel pour Curlan, Kerbotin , la zone de Guergadic et le garage Philippo
-pas de pénalisations pour les extentions futures, tant du côté nord que du côté sud de la zone d'activités de Guergadic
-meilleur desserte pour la commune de St Gilles-Vieux-Marché(route restant en son état actuel)
-préservations des nuisances sonores et visuelles du manoir et du moulin de la Roche
Certes , au niveau des terres agricoles, il y aura une coupure en diagonale des parcelles rendant moins facile l'exploitation. C'est pourquoi les collectivités devront impérativement créer des réserves foncières pour dédommager correctement les agriculteurs et propriétaires(si le projet voit le jour). Dans huit à dix ans , certains agriculteurs concernés seront à la retraite.

En conclusion, il est claire que notre choix va vers la variante nord, pour les raisons évoquées .
Quelque soit le projet retenu, il y aura toujours des insatisfaits.

Messieurs les décideurs, vous aurez à choisir entre la conservation de l'intégralité du village de Curlan, la préservation des habitations et du cadre de vie des résidents concernés(de jeunes couples avec enfants ce sont installés ces dernières années) et quelques parcelles agricoles.
Nous aimerions que vous portez autant d'attention aux riverains que vous ne le faites pour la préservation de la faune et de la flore de la zone natura 2000.
Au cas ou la variante aménagement sur place serait retenue, nous demandons à être expropriés et que nos biens soit indemnisés à leur juste valeur. De plus, la constitution d'une comité de défense nous semble indispensable

Salutations

Etabli à Mur De Bretagne le 05 juillet 2014

IST-DM01-AB-A 149

FICHE DE LIAISON

PREFECTURE DE DEPARTEMENT

Signalé RS RD RP

	ATTRIB.	INFO.
DIRECTION DU CABINET		
BUREAU DU CABINET		
SERVICE COMMUNICATION		
SIRACED-PC (DSC)		
SECRETARIAT GENERAL		
SG – CRPP - SIDSIC		
PRC		
DCIAD		
DCL		
DRM		
DRLP		
Sous-préfecture REDON		
Sous-préfecture ST-MALO		
Sous-préfecture FOUGERES		
DDTM		
DDCSPP		
DDSP		
AUTRES SERVICES		

OBSERVATIONS DE M. LE PREFET — SIGNATURE

	Attrib.	Contrib.	Copie
M. Navez			
B. Meyzie			
A. Bonneville			
IST			

REÇU LE 18 JUIL. 2014 DREAL Bretagne-Direction

OBSERVATIONS DE MME LA DIRECTRICE DE CABINET — SIGNATURE

pas de réponse SUP

OBSERVATIONS DE M. LE SECRETAIRE GENERAL — SIGNATURE

REÇU LE 21 JUIL. 2014 DREAL/IST

ZONE DE DEFENSE OUEST

	ATTRIB.	INFO.
CABINET DU PREFET DELEGUE		
ETAT MAJOR DE ZONE		
SZSIC		
SGAP		
REGION DE GENDARMERIE		
AUTRES SERVICES		

OBSERVATIONS DE M. LE PREFET — SIGNATURE

OBSERVATIONS DE MME LA PREFETE DELEGUEE — SIGNATURE

PREFECTURE DE REGION

OBSERVATIONS DE M. LE PREFET		SIGNATURE	
OBSERVATIONS SGAR		VISA	SUIVI

SERVICES	Pour suite à donner	Pour projet de réponse	Pour en parler	Pour info	DIFFUSION AUTRES SERVICES	Pour suite à donner	Pour projet de réponse	Pour éléments de réponse	Pour info
Commissaire au Redressement productif					**DRFiP**				
Adjoint RO					**RECTORAT**				
Direction Administrative et financière MK									
Chargés de mission: AG ~ AM~ SA ~ OB ~ BR F d R~				X	**DREAL**	X			
DH ~MIRE					**DRAAF**				
Plateforme d'appui interministérielle à la gestion des RH					**DRAC**				
Mission régionale des achats					**DIRECCTE**				
Secrétariat					**DIRM**				
DRDFE					**ARS**				
DRRD					**DRJSCS**				
DRRT									
					PREFECTURE 22				
					PREFECTURE 29				
OBSERVATIONS DE LA DIRECTRICE					**PREFECTURE 35 Direction:**				
Bureau des affaires européennes					**PREFECTURE 56**				
Bureau des contrôles et contentieux européens									
Bureau des politiques de l'Etat					**AUTRES**				
Bureau des finances de l'Etat									
Mission d'appui									

DATE : 15 JUIL. 2014

CELLULE DE GESTION INTERNE ⇨ Diffusion interne faite le : 17 JUIL. 2014

Diffusion externe faite le :

IST-DMOI-AB-A189

PREFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE
15 JUIL. 2014
COURRIER RÉSERVÉ

Mr et Mme FRELAUT André

Curlan

22530 MUR DE BRETAGNE

Monsieur Le Préfet de Région

3 Avenue de la Préfecture

35026 RENNES Cedex 09

Objet : RN 164

Mur de Bretagne,

Le 7 juillet 2014

REÇU LE
21 JUIL. 2014
DREAL/IST

Monsieur Le Préfet,

Dans le cadre de la concertation pour la RN 164, je souhaite vous présenter mon opinion.

J'habite, avec ma famille, à Curlan. Notre maison longe la nationale actuelle. Des trois tracés je vais surtout vous parler du tracé « aménagement sur place ». Si le choix se porte sur celui-ci cela signifie que notre maison sera démolie.

Cela fait 20 ans que nous y habitons, nos enfants y ont grandi. Cette maison nous l'avons achetée en 1993. Au-delà de l'investissement financier, pendant tout ce temps nous nous sommes attachés à améliorer notre cadre de vie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Vous imaginez bien que penser que ce lieu ne devienne qu'un tas de gravats nous désespère.

En sus de ma situation personnelle, ce tracé occasionne aussi la démolition d'autres maisons d'habitations, entrainera des difficultés voire la fermeture du garage automobile situé à proximité. En plus cette route qui doit favoriser le développement économique du centre Bretagne va, à Mûr de Bretagne, empêcher le développement de la zone de Guergadic.

Si l'on doit s'interroger sur l'impact culturel ; à Curlan il existe plusieurs maisons dites « Le Cerf », dont la nôtre. Ces maisons spécifiques à la région mûroise font parties du

patrimoine culturel du Centre Bretagne. Ce savoir-faire architectural a aujourd'hui disparu. Détruire ces maisons c'est détruire une partie de notre histoire.

Et si je reprends l'étude de la DREAL ; ce tracé est plus cher (103 conte 101 millions), l'impact sur les habitations et l'environnement est beaucoup plus important que la variante nord et sud. Il est clairement noté que : « la meilleure option pour la protection de l'environnement est le tracé Nord ».

60 habitations à moins de 100 mètres. L'étude prévoit 8 700 passages de véhicules par 24 heures sur ce tracé. Qui accepterait de venir vivre dans un village où 8 700 véhicules passent par jour ? Ce tracé annonce la mort du village.

Face à ce constat, je n'ose imaginer la destruction d'une partie d'un hameau pour la construction d'une route alors que d'autres solutions sont possibles.

Soucieux de vouloir échanger, et n'ayant pu participer à la permanence du 24 juin pour des raisons professionnelles, nous vous invitons à venir sur place discuter du projet et plus spécifiquement de l'avenir des riverains.

Dans l'espoir que ce courrier retienne votre attention, veuillez agréer, Monsieur Le Préfet, l'expression de nos salutations distinguées.

André Frélaut

Annie FRELAUT

Justine FRELAUT

Cette marque NF Environnement conjugue qualité et environnement : aptitude à l'usage, limitation des impacts environnementaux liés à l'impression et à la fabrication du papier et du produit.
AFAQ AFNOR Certification, 11, rue Francis de Pressensé, 93571 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX - FRANCE - www.marque-nf.com

NF ENVIRONNEMENT
Cahiers-NF 391

PAPIER VELIN SURFIN 70g
96 PAGES 21x29,7cm
REF.16-105 - Q.5x5 PETITS CARREAUX

3 020120 000169

MADE IN FRANCE

HAMELIN

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

REGISTRE

Commune de CAUREL

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

CAUREL

Notice d'information :

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Le 11 juillet 2014 à 12 heures,

le délai d'enquête étant expiré,

je soussigné, Monsieur Jean-Louis MARTIGNE, Maire de CAUREL,

déclare clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 de 9 heures 30 à 12 heures.

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

REGISTRE

Commune de MÛR-DE-BRETAGNE

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

MÛR-DE-BRETAGNE

Notice d'information :

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

JÉGO GILLES CURLAN MUR DE BRETAGNE

JE SUIS CONCERNÉ PAR LE TRACÉ SUD ET AMENAGEMENT SUR PLACE.
CONCERNANT LE TRACÉ SUD, PARCELLE DE TERRE COUPÉ EN DEUX, MOINS DE 200M DE LA MAISON, DONC IMPACT SUR LE BRUIT.
LA PARCELLE CONCERNÉ DEVIENT DIFFICILEMENT EXPLOITABLE.

Mr Bouffort Jean-yves. Kerguinal. Mur de Bretagne –

– Cher Monsieur,

après examen des Projets de Tracés de Réamenagement de la RN164 il a été constaté que deux versions semblaient plus adaptées. Pour la défense des intérêts agricoles, Environnementaux et de la Tranquilité Publique :

Principalement : Variante « amenagement sur place » et subsidiairement variante « Nord ».

La Première présente l'intérêt de Reprendre le Tracé existant et donc de limiter les emprises notamment sur quergadic où l'on avait déjà des réserves foncières pour l'extension en 2 x 2 voies.

au niveau du lieu dit « curlan » il y a 30 ans le tracé ancien avait déjà réservé une maison d'habitation, un Batiment d'élevage type hangar et une grange.

si le tracé actuel est conservé, ces Batiments seraient expropriés ce qui seraient un Moindre Mal par rapport à de Nouvelles emprises foncières.

– ce Tracé est donc Deja anticipé dans le cadre des activités agricoles.

en Revanche, la variante sud au Même niveau serait extrêmement Préjudiciable vue l'impact supplémentaire sur les terres agricoles ainsi

sanitaire ; en vue de l'expropriation d'une Maison d'Habitation à Quapedic - en cours de reconversion en logements locatifs (autorisation d'urbanisme définitive) et des Bâtiments d'élevage hangar et stabulation qui s'y trouvent.

Cette dernière serait source de déséquilibre économique grave pour l'exploitation agricole de M Bouffort Jean-Yves.

En espérant que ces observations soient prises en compte pour que le Projet soit accepté.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de ma considération la meilleure

M. Bouffort

Propriétaires : Habitation
Terres (4 générations)

Tél : 02 96 26 01 14
BERTHO Marie-Suzanne et François
Curlan 22530 Mûr de Bretagne.

A peine terminés les tracas de l'A.N.C. que revoici la N.164 ! Avec 3 variantes en plus !

Que de terres agricoles sacrifiées, de parcelles réduites en dentelles, sur les hauteurs, dans les vallées, sur les pentes sud du plateau, depuis Coët-Lorec jusqu'à Colmain ! Le meilleur du tissu agricole est touché ainsi que la meilleure exposition des cultures : le versant plein SUD !

" Un " PACTE d'Avenir pour la Bretagne " est adopté le 13-12-2013 " L'un de ses axes majeurs, le plan agricole et agroalimentaire, a pour objectif de soutenir l'agriculture et les entreprises bretonnes". " Pour une agriculture plus compétitive " : ces tracés vont à l'encontre de ces objectifs pour notre milieu rural.

Beaucoup de jeunes agriculteurs, des propriétaires ou locataires de terres, voient leur patrimoine, leur outil de travail menacé, amputé ; leur élevage touché, contrarié ; et combien de maisons !... d'habitats divers !... Perte en valeur des Biens !....

DONC, NON aux VARIANTES NORD / SUD !

On nous parle " d'escargots de Quimper, de chauves-souris de fleurs .... " pourquoi pas de " grenouilles vertes aux yeux bleus ! ... Mais qui se soucie, VRAIMENT, des impacts HUMAINS, SONORES ou autres ; des nuisances que l'on ne découvre que TROP TARD (vous prévoyez + de 4000 véhicules / JR, des désertes bizarres ...).

Il y a des " solutions " nous répète-t-on !!! Mais à quel prix !

Personne n'évoque le devenir de la " VOIE VERTE " très prisée des familles, marcheurs, cyclistes, écuyers, touristes. " LA VOIE VERTE " est un atout touristique proposé par les Offices de Tourisme. Elle contribue, avec le lac de Guerlédan, à rendre vivant " le Centre-Bretagne "

DONC, NON aux VARIANTES NORD / SUD !

Le choix ne serait-il pas d'améliorer intelligemment le tracé existant ! (Ronds-Points ; dégagements !...)

Préservons au mieux " le grand village " de Curlan, ses habitants, sa vocation agricole, sa récente zone d'activités !

Restant conscients, que dans une société où il faut aller toujours plus vite, toujours plus loin, le modernisme continuera de " tuer l'humain " et " d'accentuer la désertification en milieu rural !

Pour M. et Mme Bertho
Mûr de Bretagne le 25 juin 2014

Tél : 02 96 28 53 21
06 68 87 95 65

- GAEC le Sergent
  Curlan 22530 Mûr de Bretagne
- Indivision Le Sergent — Curlan 22530 Mûr de Bretagne
- le Sergent André — Curlan 22530 Mûr de Bretagne
- le Sergent Jacqueline — le Bas de la Lande 22530 Mûr de Bretagne

Madame, Monsieur,

Nous voudrions donner notre avis sur votre projet de la mise à 2x2 voies de la R.N. 164 au niveau du village de Curlan.

Tout d'abord, nous sommes concernés par vos 3 projets.

En effet, dans les projets SUD et ASP, trois de nos parcelles de terres sont touchées : ceci a une répercussion sur notre activité agricole. Nous sommes éleveurs de porcs. De ce fait, notre droit à produire est directement lié à notre surface de terres ; de plus, nous produisons des céréales et nous fabriquons notre propre aliment à la ferme afin de nourrir les animaux.

Cependant, votre projet NORD nous inquiète bien davantage.

En effet, ce tracé détruit une partie de notre élevage au bord de la CD 35, route de St Guen. Dans le bâtiment concerné nous avons notre atelier " naissage et porcelets ", donc la base de notre production. Sachez que dans cette partie nous venons de rénover tout le " post-sevrage " et que nous venons de réaliser les travaux " NORME BIEN-ETRE ANIMAL " exigés par la Commission Européenne.

Ces travaux ont un coût financier élevé et une baisse de l'effectif animal serait très néfaste à notre entreprise.

Par ailleurs, sur le Plan NORD, nous constatons que nos parcelles de terres sont coupées en deux et en biais. Vu le profil du terrain, la partie haute, restante, deviendra impossible à travailler dans la pente.

Enfin, sur ce tracé, les maisons de Kerbonaleïc et du Bas de la Lande, nous appartenant, se trouvent juste au bord de la 4 voies. Ceci a un impact direct sur la valeur des maisons et les conditions de vie dans ces maisons : bruit, accès, vue...

D'autre part, l'Etat nous a déjà pris un terrain à Kerboten, pour la réalisation du précédent projet. Nous nous interrogeons sur la remise en question du travail et des frais déjà engagés.

En résumé, nous affirmons que le passage de la 4 voies va avoir de grosses répercussions dans la région mûroise. Pour nous, la perte de notre outil de travail, la perte de nos biens privés : à savoir la terre agricole et les maisons d'habitation, mais aussi l'avenir de notre exploitation. Le passage de cette route anéantit le travail de deux générations.

Vous comprendrez que nous avons toutes les raisons de nous opposer à ce projet NORD voire SUD, même si nous comprenons que personne n'ait envie de voir la route passer " chez lui ! "

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleures salutations.

Fait à Mûr de Bretagne
le 27 juin 2014.

Pour la Famille le Sergent.

le Sergent

Mr Quéro Gérard exploitant une ferme laitière à Rosulien. Deux parcelles sont concernées dont une se trouvant au sud du projet dont il faut prévoir un nouvel accès ou peut être des échanges amiable entre exploitant concernés par le projet.
La seconde parcelle est déjà acquise par les services des domaines, après avoir déterminé l'emprise exacte je suis intéressé d'acquérir le restant éventuel de cette parcelle. Par ailleurs la perte de surface engendre une baisse de production qui s'avère néfaste pour l'exploitation.

Mur de Bretagne le 27 juin 2014

Quéro

Mr et Mme JEGO Michel
Kerbotin
22530 Mur de Bretagne

Variante amenagement sur place.

Au cas ou cette option serait retenue, nous serions directement touchés.
Une route à 2x2 voies se situant à moins de 40 mètres pour la chaussée la plus proche de notre maison et posé sur un remblai de 4 à 5 mètres (voir plus)

Inutile de rester dans un tel environnement puisque nous n'aurions plus d'accès à notre propriété.
La valse des expropriations va avoir lieu pour les maisons d'habitations :

- 2 déjà actées à Pont-Quéru, d'autres en suspens
- 2 à Kerbotin en attente
- 4 minimum à Curlan
- 60 habitations à moins de 100m de l'axe de cette voie. Et combien à moins de 50 m ?
- un village coupé en deux, pourtant des jeunes couples avec enfants y sont installés récemment.
- une très mauvaise desserte du village.
- une exploitation agricole avec la majeure partie de ses terres, privées d'accès direct à son siège.
- un garage desservi à partir de l'échangeur du Coët-Rat par une route en cul-de-sac. C'est la mort assurée.
- Une zone d'activités limitée dans son développement

Quand vous aurez vidé le territoire de ses habitants HE Bien ! vous aurez tout le champ libre pour réaliser vos projets

Mur de Bretagne le 30 juin 2014

Mme Jego

FRELAUT Annie et André
Curlan
22530 MUR DE BRETAGNE

Si vous optez pour la variante "amenagement sur place" c'est ma maison ainsi que 3 autres que vous detruisez à Curlan.
60 habitations à moins de 100 mètres.
8760 vehicules par jour axe des habitations à moins de 100 mètres.
Economiquement le garage automobile et la zone de jardinerie seront en grande difficulté.
[illegible]

des familles -

Lac de Bretagne
le 20 juin 2015

Mr Fraboulet Marie-Yvonne
Riveraine non impactée par les travaux

+ Je suis contre le demi-échangeur optionnel secteur Botminy - Pourquoi ?

Depuis plus de 20 ans, les routes se sont élargies soi-disant pour l'attractivité économique
les chiffres parlent d'eux mêmes.
- La population de Lac de Bretagne a perdu 50 % de ses administrés de 4000 hbts, il reste encore 2 1000 hbts.
- les commerces, la poste, cafés nombreux n'existent plus au centre bourg de Caurel, seuls 2 restaurants tirent leur épingle du jeu.
- l'ancienne chaussure Fenan a dû licencier, reste 5 à 6 employés.
- Ets le Pommelec a dis paru !
- Combien de maisons à vendre !

Pour quelle raison vouloir défigurer notre belle vallée qui méritait mieux que cela !
- Le demi-échangeur optionnel est loin d'être une priorité !
Inutile d'abîmer l'abord de cette anse de Landtoa nec. D'ailleurs cette anse a été aménagée par la création d'une plage artificielle, installation de toilette publique discrète, parking, espaces verts...
Est-ce à la collectivité de prendre en charge 5 M€ pour servir les intérêts privés de quelques particuliers qui ferment leur entreprise pendant de longs mois !
Bel Rivage n'est pas une station balnéaire !
Déloger, détruire les habitats des hérissons, écureuils, hérons, toutes ces parcelles boisées nécessaires à leur tranquillité, quel dommage !
les vrais touristes recherchent l'authenticité.
N'ayez crainte, ils sauront emprunter les échangeurs à l'est ou à l'ouest... pour apprécier les abords du lac et quand ils lèveront les yeux vers la colline, ils seront heureux de ne voir que du vert et encore plus heureux, nous, les locaux fatigués de la couleur grise. Préservons le massif de notre centre Bretagne !

Françoise ROBIN Lac de Bretagne -

Je reste opposée au projet du demi-échangeur optionnel que ce soit au niveau de l'entreprise SENAN ou de Botminy ce qui détruirait l'environnement naturel et qui est très onéreux... alors qu'il existe d'autres voies d'accès pour se rendre à Caurel :

→

1°/ Il existe une route qui passe devant le Collège Paul Eluard qui mène à l'anse de Landrouard puis au Bourg de Caurel –

2°/ Il existe une 2ème route qui mène au centre équestre de Tréffaut puis vers PORS-CANON et vers CAUREL –

3°/ En prenant la 2 fois 2 voie, il existe une sortie → D95 en direction de St Gelven puis à gauche, il y a 2 ronds points qui mènent à Beau-Rivage –

On s'y rend en 5 à 10 minutes en partant de Ploërmel, suivant la vitesse autorisée –

De plus, les impacts touristiques sont de courte durée. Il n'est pas possible de comparer Beau-Rivage à Caurel et la Côte d'Azur –

5 millions d'Euros pour un demi-échangeur optionnel ! c'est complètement démesuré –

Vu le contexte économique et les routes déjà existantes, il est impératif de gérer les dépenses des Finances Publiques et d'éviter le gaspillage –

Le Centre Bretagne se vide de sa substance (fermeture d'entreprises, licenciements, départ des professionnels de santé) qui préfèrent s'installer dans de grandes villes ou sur la côte –

Je reste assez perplexe face à la croissance économique dans notre région Centre Bretagne –

(Pour les locaux, le principal atout demeure l'agriculture et les services)

Le projet est il pertinent ?

La présentation de la variante "Aménagement sur place" serait peut être la plus sage... mais il y aura toujours des déçus... –

La priorité : protéger au maximum notre environnement (de nombreux efforts et projets réalisés desservent bien l'axe Rennes-Brest)

Le centre Bretagne s'est déjà bien équipé depuis de nombreuses années –

Je ne suis pas opposé à l'évolution mais dans la juste mesure du projet : Il s'agit d'opter pour le juste équilibre, la voie du milieu dit on ...

F. ROBIN
4 Juillet 2014

Monsieur le Maire de Cuerlan

L'enlèvement MURBE Bque

Après avoir étudié les plans des 3 variantes je m'aperçois que les deux variantes Sud sont à 30 mètres de ma propriété et avec une hauteur de 4 mètres de hauteur.
Aussi il faut faire une expropriation car ça peut terriblement avec le passage des véhicules.
Idem pour la variante qui passe en plein de le village de Curlan et Kerbotin il y a 4 maisons prévues de raser aussi mon point de vue serait le projet Morel ou aucune maison ne sont touchés seulement les terres agricoles

MWR. le 7.07.

Monsieur Marcel Boult
Lotissement du Bois Bido
22570 Mur de Bretagne
Tél. 02 96 28 50 22

Je suis propriétaire d'une ferme située à Curlan en Mur de Bretagne que j'ai exploité et que je loue à l'E.A.R.L. LEHIR ainsi que de 2 maisons de ferme. Ces propriétés bordent la R.N. 164 Bis.

Quelque soit le tracé retenu je serai touché par les travaux. En effet le tracé Nord passe dans mes champs depuis le garage Philippo jusqu'au C.D. 35. Le tracé sud passe aussi dans mes parcelles situées au sud du ruisseau de St Guen et l'aménagement du place devant mes maisons et coupe la ferme en deux. Celle-ci compte 13 ha au nord de la R.N. 164 Bis et 20 ha au sud.

Je trouve que le tracé Nord est plus flatte et est celui qui, du fait d'un virage, préservera au mieux la zone Natura 2000 et permettra une meilleure desserte de la vallée de Poulancre dans la commune de St Gilles-Vx-Marché. Vers les échangeurs ouest et est par la route actuelle restant en voie de servitude.

Le tracé aménagement du place passe près des maisons et menace la qualité de vie de nombreux habitants riverains. Il supprime des voies d'accès aux parcelles et à la zone artisanale de Guergadic. Il condamne à terme le garage Philippo (8 emplois). Un garage en "cul de sac" n'a aucun avenir. Il rend difficile l'accès aux 20 ha de terre situés au côté sud que je loue à l'EARL LEHIR.

On vous nous avez annoncé pour ce tracé un délai de 350000 m² que vous devez évacuer. Où ? Aucun cultivateur n'en dispose. Les voies de servitude des deux côtés de la future 2 fois 2 voies ainsi que les propriétés à acheter et les protections anti-bruit risquent d'augmenter fortement le coût de cette variante. Je tiens à préciser que sur les tronçons déjà en 2 fois 2 voies de la 164 Bis aucun ne passe à proximité des maisons et aucun ne coupe un village en deux comme ce serait le cas pour Curlan.

Le tracé sud longe le ruisseau de St Guen. Je suggérerais qu'il se rapproche au plus près du ruisseau certaines terres restant entre la nouvelle voie et le ruisseau pourraient être reboisées si ce tracé était retenu. Au départ de pont Quiemar je pense qu'il serait possible de faire descendre le tracé plus à l'ouest, plus droit vers le ruisseau ce qui limiterait l'impact sur les parcelles, sur les terres humides et l'éloignerait des habitations.

Les variantes Sud et Nord permettent de conserver la route actuelle comme voie de servitude

Un choix est à faire entre la qualité de vie des habitants du secteur de Cublan et les pertes de culture.
A qui devez-vous donner la priorité ?

Je vous ai fait de mes réflexions, en vous demandant de bien vouloir les étudier, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

A Mur de Bretagne le 7 Juillet 2014

Marcel Brutt

Mr LE SOURNE Laurent
Mme JEGO Herminie

le 8/07/14.

Cublan 22530 Mur-de-Bretagne
02 56 07 97 11

Nous sommes installés au village de Cublan depuis un an et demi, nous avons acquéri une maison appartenant à nos Grands-parents. Nous avons deux jeunes enfants et nous avons dû nous endetter pour cette acquisition.

L'aménagement dans le cadre de la mise en 2x2 voies de la RN164 nous inquiète, particulièrement la variante "aménagement sur place".

En effet, nous craignons :

- une dévalorisation de notre bien.
- des nuisances sonores et visuelles.
- une pollution accrue à moyen terme.
- un village coupé en deux sans possibilité de liaison directe.
- une mauvaise déserte routière du village.

Enfin, nous sommes solidaires des habitants les plus exposés.

Mr et Mme Edy Jean-Claude
Pont-Quemeur
22530 Mur de Bretagne

Compte tenu des tracées des variantes aménagement sur place et sud et des impacts sur notre maison située à ⊖ de 100m
Nous nous prononçons pour la variante Nord.
Cette dernière générant moins de nuisances pour nous (bruit, vue, paysage...)

Mur de Bretagne
le 8 Juillet 2014

Edy

Mr BIHAN Joseph & Agnès
Propriétaires des bâtiments et terrain
du Gîte Philippe
le Bohain
22530 Mur de Bne.
Tel 06 07 77 29 38

Installés en 1972 en bordure de la RN164 après-coup, nous avons reculé nos bâtiments à 45m de la route en vue de la nouvelle RN à 4 voies à venir.
Depuis, nous avons vu venir un projet de RN164 à 2x2 voies en 1993 avec passage sur notre affaire. Nous avons vécu ce projet avec une grande angoisse, (impossible à quantifier). Après diverses interventions auprès de plusieurs personnalités politiques, nous avons reçu un courrier nous disant que cette route n'était pas à l'ordre du jour dans les prochaines années, (Ancienne de Brest). En 2012, nous vendons notre fonds de commerce à Yann Philippe (notre ancien commerçant) et sa compagne Patricia Moisan en gardant la propriété des murs. Eh bien, en 2014, Pacte d'avenir, on arrive de l'argent (?) et la RN 164 devient priorité.
Il est bien entendu, qu'avec de vos projets ne peut nous convenir. Nos remplaçants, une entreprise avec 5 personnes et un investissement personnel et financier récent, quel avenir leur promettez vous ?
Il va falloir y penser, un avenir en pointillés.
Nous ne pouvons imaginer, un meilleur avenir, par la prospérité de l'entreprise.

le 09 07 2014

Mr et Mme PHILIPPO
propiétaire du garage PHILIPPO
compte tenu des 3 tracés envisagés l'avenir du garage est impacté.
Surtout dans l'aménagement sur place un garage en cul de sac équivaux à la mort du garage. Soit 5 emplois et un garage acquis en 2012. quel avenir pour Nous???
le 09-07-14

supplément au niveau National perte de chiffre d'affaire important. chiffre station service sera en chute libre et la vente de Véhicule Via Notre hall d'exposition ne sera plus pignon sur rue d'ou baisse de Ventes Véhicule. D'ou pannneau arrêt

sant la station service Obligatoire avant court Prat

Mr et Mme LE DROGOFF Robert
propiétaire du corps de ferme, le + au Sud du village de Lanlan (si cité Lorme 5 is VE 50)
actuellement non impacté par le tracé actuel.
j'ai mis en vente mes bâtiments, en cours de transaction avec Mr Bircher de Lannion (engagement chez le notaire a Louannec)
- maison exposé plein Sud avec rivière à 100 m
- la future variante Sud défigure complètement l'environnement, la nuisance est autant visuelle que sonore, d'autant plus que la route communale → St Connec sera passage inférieur, ce qui relèvera d'autant le terrassement de la nouvelle route
Etes vous prêt à nous substituer à la place de l'acheteur financièrement au cas ou celui-ci renoncerait à l'acquisition.
Je suis pour un tracé Nord

Marcel Bertho - Propriétaire.

Je suis défavorable à la Variante Nord pour Curlan.

- Cette Variante est destructrice de Terres Agricoles fertiles Exposées plein Sud situation optimale pour des Récoltes de Céréales abondantes.

Cette Variante nord bouffera dans plusieurs domaines d'activités la vie des Agriculteurs éleveurs.

- Je suis pour le maintien de la voie Verte (sentier conseil général) qui fait la joie des familles, des Touristes et Vététistes.

Donc non à la variante Nord.

- Je suis favorable à la Variante Aménagement sur place.

Variante pour laquelle l'Etat a acheté et payé des maisons des Terrains depuis quelques années, un Rattachement au Bourg de Hennebont afin de dynamiser les activités commerciales et Artisanales murauses.

Marcel Bertho le 9/07/2014

Donc oui à Variante "ASP"

Mr et Mme Rolland Daniel et Suzanne Le Bas de la Lande Lieu de Bretagne 22530 propriétaires et leurs enfants Guy-Noël et sa femme Mme Anne-Pierre exploitants nos terres.

La Variante Nord nous concerne car elle traverse la meilleure ~~ent~~ terre en Biais et pénalisera nos enfants pas facile à cultiver ensuite

N'aurait-il pas mieux valu que cette Voies ça construite il y a déjà XX années.

pour la famille Rolland
Suzanne

Mr et Mme Le Drogoff Laurent
Le Botrain
Mur de Bretagne

Nous soutenons la variante sud pour plusieurs raisons.

Au contraire, la variante Nord est très pénalisante
Dans la variante sud le potentiel des terres agricoles impactées ne concernent que des terres de moins bonnes qualités.

- Certaines exploitations voient peut de visibilité dans l'avenir de leur outils de production et de transmission et aussi leur habitation surtout de le cas des couples.

Nous perdons l'accessibilité dans la variante nord car nous possédons un cheptel laitier.

Nous demandons l'intervention du conseil municipal pour préempter afin de créer une réserve foncière et un remembrement partiel.

Nous remarquons une dévalorisation des jardins du Botrain qui sont un des sites touristiques les plus important qui vient de se voir remettre un label

Nous vous prions de prendre en compte tous ces éléments à l'élaboration de ce projet.

10.07

Le DROGOFF Jean Yves et Martine
propriétaire des parelles situées au Coët Prat à St Juan

Retiennent la variante Sud qui a un moindre impact sur nos parelles agricoles.
Cette variante présente aussi beaucoup moins de gêne pour l'activité de l'élevage laitier que conduit aujourd'hui nos enfants car les parelles situées autour des batiments d'élevages sont préservées.
même en allant une préférence pour cette variante une importante surface agricole serait sacrifiée et un préjudice important sur la production agricole.
Mur de Bretagne le 11.07.

Je soussignée, Rigaux Le Bland Françoise, s'associe totalement au choix de la majorité des riverains du secteur TW et des administrés de Mur de Bretagne, qui ont opté pour la Variante Nord.

Habitante du hameau de Courlan depuis 1985, propriétaire de deux habitations restaurées par nos soins,

mon mari défunt et moi-même, je m'oppose absolument au projet de la Variante "aménagement sur place" qui entraînerait de graves préjudices moraux et financiers à notre population, que je ne détaillerai pas sur ce cahier, puisque j'ai le 11/07/14, adressé un courrier personnel à la DREAL Bretagne, à son Président, aux ingénieurs, afin de leur exposer point par point les raisons de ce choix pour la Variante Nord qui, nous semble à la population concernée et à moi-même, l'option la plus sage, le moins dommageable, la plus directe, la plus harmonieuse, tout en répondant aux exigences actuelles. Fait à Mur de Bretagne, ce 11/07/14

Je soussignée, Mme Le Lu et moi-même, je m'oppose au projet de la route sur la RN 164, car on n'aura plus de sortie direct, nous serons obligé de traverser le village. De plus, nous prendrons 3 à 4 ha ce qui impacterais l'elevage déjà étant juste en plan d'epandage.
Sinon la variante Sud nous coupe le parcellaire en 2 donc encore impactant pour l'exploitation.

Lovenant Olivier
Bachelot-Houdin Maud

Nous habitons à Kermur, siège de mon exploitation.

Je suis jeune agriculteur, installé en production laitière depuis 4 ans, après le départ en retraite de mes parents. Mon exploitation compte 62 ha de Surface Agricole Utile (SAU) pour 48 vaches laitières et la suite. Mon système d'alimentation est basé sur le pâturage et valorise pleinement les 40 ha accessibles du siège d'exploitation. Le reste des terres est à quelques kilomètres.

Les études de voie rapide sur la RN 164 sont anciennes et je l'avais pleinement intégrées à mon projet d'installation. Je perdais certes de la surface, mais l'emplacement prévu ne changeait pas la structure de l'exploitation. Cela pris en compte, j'ai investi dans la construction de bâtiments d'élevage (stabulation vaches laitières) adaptée à mon système d'exploitation. Le projet est en cours de finalisation.

Les différentes variantes aujourd'hui proposées pour la mise en 2x2 voies de la RN 164 posent le problème différemment.

- Les pertes sèches de SAU sont plus conséquentes (environ 12 ha contre 8 auparavant).
- Les tracés proposés sont aussi plus près de la maison d'habitation, ce qui induira des nuisances sonores importantes et une dépréciation du bien, sans compter la qualité de vie dégradée.
- De plus, l'échangeur prévu sur les lieux dits Le Quelo et Travanic est déplacé en grande partie sur mes terrains que j'exploite, ce qui n'est pas sans entraîner

des problèmes sur mon exploitation : les terres situées de l'autre côté ne sont plus accessibles à mes animaux, soit environ 14 ha. Il ne resterait plus que 14 ha accessibles à mon troupeau.

La moindre accessibilité de mes terres entraînerait un coût de production plus élevé (mécanisation, stockage, distribution, gestion des effluents), du travail quotidien plus conséquent et beaucoup de temps pour transférer mes animaux de l'autre côté (en plus de l'achat d'une betailère que je n'ai pas à l'heure actuelle).
Le système d'alimentation serait alors basé sur le maïs ensilage, bien loin de mes projets de système pâturant à l'impact environnemental largement réduit, que je souhaitais continuer à développer.
Mon exploitation est totalement remise en cause par la déstructuration parcellaire induite par l'échangeur

Les solutions qui se posent à moi sont limitées. Etant coincé entre une départementale à l'Ouest, une quatre-voies au Sud et une vallée à l'Ouest, les aménagements fonciers possibles ne feraient au mieux que remplacer les pertes dues au projet. La solution qui m'est proposée, à savoir l'élargissement du pont sur la D767 pour me permettre de passer mes bovins ne me convient pas pour 2 raisons :
- Cela provoque un trajet trop long pour les laitières (2 allers-retour quotidiens)
- Cela ne me permettrait qu'un accès sur 2 à 3 ha supplémentaires. La parcelle située au Sud-Est du carrefour de Coul-Floay ne m'étant que prêtée pour entretien par la commune de Vitré de Bretagne. Je n'ai donc aucune sécurité d'accès sur mes parcelles suivantes

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

Il me semble que la solution la plus simple serait de déplacer l'échangeur de quelques centaines de mètres à l'Est, plus ou moins à l'endroit prévu dans le projet précédent de 1998. Quelques petits aménagements me permettraient ainsi de maintenir la structure et l'accessibilité de mon exploitation. Et donc son avenir.
Vous pouvez utiliser mon adresse mail (tom-tom_22@hotmail.fr) pour nous tenir informés de la suite du projet.
Merci de votre compréhension,

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Houdin

Enquête publique - Consultation.

Réclamé depuis la décision de créer l'échangeur du Zélo, le demi-échangeur, à la sortie EST de Caurel, est vital pour le développement du secteur économique de la Commune, basé essentiellement sur le tourisme. A plusieurs reprises les élus de Caurel l'ont réclamé et le réclame encore :

-voir délibération du 15 mai 1997

-à retenir aussi la réunion du 17 janvier 2001 (DDE/Service Grands Travaux) au cours de laquelle Mr Gaston PORTEFAIX, Conseiller Général, obtient que la solution retenue pour l'implantation d'un demi-échangeur localise celui-ci au niveau de la voie communale de Kerlabour. Il obtient également l'appui de Mr Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Equipement.

-Voir délibération du 26 avril 2002

-en 2003, Mr Gaston POINT fait parvenir à la commune de Caurel, suite à une réunion, le synoptique de la RN 164 faisant apparaître au titre de la section Mûr de Bretagne-St Gelven, le demi-échangeur de Kerlabour desservant Caurel.

A ce jour, et malgré la DUP obtenue en 1997 aujourd'hui caduque, les travaux sur notre secteur n'ont pas été engagés et les fonds attribués à d'autres secteurs de la RN 164.
Tout au long des réunions qui ont eu lieu depuis 2003, je suis intervenue pour rappeler la nécessité de cet échangeur.
Lors de la réunion du 14 février 2014, suite à la présentation de Mr POIVRE de différentes solutions pour le demi-échangeur, j'ai précisé contrairement à ce que les services de l'Etat laissaient entendre que ce n'était pas pour un gain de temps que ce demi-échangeur était demandé mais que c'était surtout pour avoir une vitrine sur la RN 164, vitrine dont Caurel est désormais privé depuis la mise en place de l'échangeur du Zélo.
Mr LE FUR, député et Mme LE CLEZIO, Conseillère Générale, présents à la réunion, ont appuyé ma demande.
Toujours lors de cette réunion, **Mr STRZODA, Préfet de Région a rappelé** que La RN 164était un dossier prioritaire pour l'Etat et **que l'échangeur demandé sera soumis à la concertation comme le reste du projet.**
Mr LAHELLEC, vice-président du Conseil Régional a, quant à lui, rappelé que le Conseil Régional était à l'écoute des habitants et que ces travaux devaient avoir comme objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants, des usagers de la route et de permettre le développement économique du secteur. Nous ne pouvons qu'applaudir de tels propos. Maintenant il reste à les mettre en œuvre! J'espère que le Conseil Régional tout comme l'Etat auront à cœur de nous aider dans cette voie.

Personne n'ignore les crédits conséquents que ces travaux de mise à deux fois deux voies et la construction d'un échangeur dans notre secteur vont nécessiter.

Réaliser un viaduc pour permettre de sauvegarder les chauves-souris, pourquoi pas ! Je respecte beaucoup les animaux et nous nous devons de les protéger mais les Caurellois qui ont investi pour le développement économique de Caurel ont, eux aussi, le droit d'être défendus.
Il faut réaliser un accès direct à notre site de Beau-Rivage à partir de la RN . C'est un projet faisable techniquement. Son coût est de l'ordre de 5 M d'Euros mais qu'importe ! Cette dépense est utile, elle permettra de faire mieux connaître le site de Guerlédan. Plus il y aura de touristes sur Beau Rivage plus nos commerçants travailleront. Et quand on a du travail à l'heure actuelle, on est heureux. Nos enfants continueront à investir.
Il faut développer le centre Bretagne. N'oubliez pas que notre territoire n'est pas desservi par le train. Il n'y a que la RN 164, véritable colonne vertébrale du centre Bretagne, elle doit rester un lien commercial.

Elle doit desservir au mieux le site touristique de Beau Rivage, plus beau site du Centre Bretagne, notre campagne et nos habitants.

Que ce projet de ½ échangeur voie le jour! Nos impôts seront alors bien utilisés et nous pourrons continuer à en payer... Ne mettez pas le site de Beau Rivage à l'écart de ces touristes potentiels que sont les usagers de la RN 164

Je dois rappeler aussi la promesse qui avait été faite à propos des aménagements paysagers qui auraient permis aux usagers de cette RN 164, entre St Gelven et Caurel, de profiter d'une vue panoramique sur le site de Guerlédan. Promesse non tenue ! Des plans de ces aménagements sont toujours disponibles en mairie de Caurel.

Plusieurs responsables politiques déplorent dans leurs discours que le centre-Bretagne n'attire pas assez, qu'il faut lui permettre de se faire connaître, de se développer. C'est le moment de nous aider ! **Cet échangeur permettra de nous faire connaître des usagers de la route**. A nous ensuite de les inciter à venir se ressourcer dans un cadre verdoyant, à profiter des eaux calmes du lac de Guerlédan et surtout à revenir nous voir.

Mme P. DROLEZ-COTTON
Conseillère municipale de CAUREL
(Ex. maire de cette commune)

En observant les cartes en mairie de Mûr de Bretagne, je m'aperçois que le ½ échangeur n'est indiqué que par une simple tache de couleur, à Botminy qui fait partie de la commune de Mûr. Il faut lire la légende pour savoir qu'il s'agit en fait du ½ échangeur de Kerlabour que réclame CAUREL - Puisque, d'après les propos de Mr le Préfet de Région, il devait être étudié comme le reste du projet, il aurait dû y figurer clairement. J'ose espérer que cela ne présage pas d'un enterrement pur et simple -

Fait à Mûr de Bretagne
le 11.07.14

Le papier de ce cahier est certifié PEFC N°10/31-714.
Cette garantie signifie que les matières premières sont issues de bois récoltés dans des forêts gérées durablement. Nous respectons la législation environnementale et préservons les richesses naturelles pour les générations futures.

The paper of this exercise book is PEFC-certified N° 10/31-714.
This guarantee means that the raw materials come from sustainably managed forests. We respect environmental legislation and preserve natural resources for future generations.

Calligraphe
LIGNE 7000

96pages - 70g/m²

Format 21×29,7cm - Papier surfin
MADE IN FRANCE

96 pages/48 sheets - 5/5

3 210330 071251

www.clairefontaine.com

PEFC
10-31-714
Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées
pefc-france.org

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

REGISTRE

Commune de SAINT-CARADEC

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-CARADEC

Notice d'information :

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Mr Le Corre Hervé demeurant La croix de St Quidec 22600 St Caradec, étant propriétaire de terrain agricole situé sous le tracé de la future RN 164 demande

- qu'une réserve foncière soit constituée sur la commune de St Gwen via la SBAFER
- qu'un aménagement foncier soit prévu sur la commune de St Gwen pour reconstituer un parcellaire digne de ce nom

le 10 juillet 2014

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

REGISTRE

Commune de SAINT-CONNEC

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

Calligraphe
LIGNE 7000

96pages - 70g/m²

Format 21x29,7cm - Papier surfin
MADE IN FRANCE

96 pages/48 sheets - 5/5

3 210330 071251

www.clairefontaine.com

PEFC
10-31-714
Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.
pefcfrance.org

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-CONNEC

Notice d'information :

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

La période de concertation pour le grand public, sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr de Bretagne, étant terminée,
Je soussigné, Rolland LE LOSTEC, Maire de Saint-Connec, déclare clos le présent registre, qui a été mis à la disposition du public du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014.
Aucune observation n'a été consignée au registre.

A Saint-Connec,
le 12 juillet 2014.
Le Maire
ROLLAND LE LOSTEC

MAIRIE DE ST-CONNEC 22390

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

REGISTRE

Commune de SAINT-GUEN

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-GUEN

Notice d'information :

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

le 5-07-2014 Au Sujet de la mise à 2x2 voies Section : Colmain - Caurel.

Je soussignée Mme Amiaud Berthe Isabelle, et Constate que :

- Le Viaduc de 150m sur 25 mètres de hauteur, ne respecte en rien le charme de la Vallée de Poulancre ; le Viaduc respecte les exigences européennes mais détruit le cadre lui-même -
- De plus le projet Nord serait plus nuisible au niveau sonore, visuel, et pollution, sans compter que les terres agricoles victimes d'expropriation sont de meilleures qualités que sur le projet Sud - Il engagera plus d'impactes sur les biens immobiliers des particuliers également -
- des Jardins du Botrain seraient très pénalisés par une grande route, si proche ! et le Garage "Le Brihan" également - alors que - le projet Sud permettrait le développement de la Zone de Guergadic et le Raccordement vers Pontivy -
- Pensons aussi au Coût des indemnisations des agriculteurs (dans le projet Nord) pour leurs pertes au long terme ! Evitons le Gaspillage d'Argent Public !!

St Guen, le 9/07/2014

ASSOCIATION ASSOCIA.NAL.164
2 Coët-Prat
22530 St-GUEN

Lors de sont assemblé général du 30 juin 2014, notre association à étudiée les différentes variantes soumises à la concertation publique du 10 au 11 juin, section COLMAIN – CAUREL.

Après concertation, nous soumettons les avis suivants:

_ Le projet nord pénaliserait, d'avantage les habitants de St-GUEN tant au niveau visuel, sonore, qu'environnemental, sans compter la dévaluation des biens immobiliers de chacun.

_Le passage de la 2x2 voies aux nord interférerait, de façon considérable la qualité d'accueil des jardins du BOTRAIN.

Écologiquement: Impact sur les abeilles et les richesses botaniques (espèces devenues rares tant végétales qu'animales).
Économiquement: Pertes et retombées économiques locales (restauration, hôtellerie).

_Sur le tracé Nord, le viaduc de 250m sur 25m de haut, hors échelle humaine dénaturerait, le charme intime et naturel de la vallée de POULANCRE.

_Les servitudes du projet Sud, seraient plus favorable au développement de la zone de Guergadic.

_Il faut considéré la différence de qualité des terrains impactés pas les différents projets. Il s'avère que les terrains côté Sud sont moins bien classés que les terrains du tracé Nord.

_Citoyens de l'état, nous nous opposons aux incohérences, des coûts résultants des indemnisations nécessaires au agriculteurs. Ces derniers étant pénalisés par une perte, de production sur le long terme aux conséquences financières.

_Prévoir l'avenir, par le projet Sud afin d'assurer la liaison future vers PONTIVY .

Pour l'association,
Le président
GREMY Albert

Madame LE POTTIER Michelle

le 09/07/2014 à St-GUEN

1 coët-drezo 22530 St-Guen

Au

Dreal de BRETAGNE

*La mise en 2x2 voies du secteur de Mur de Bretagne ,en choisissant la variante NORD m'impacte sur la vue environnementale de mon habitation à Coët-drezo car détruisant tous les arbres centenaires et aussi la faune et espèces rares qui y subsistent

*Je préfère la variante SUD qui aura moins d'impacte sur l'environnement et favorisera pour l'avenir le tronçon reliant la route de PONTIVY

*Lors de la journée de concertation à Mûr- de-Bretagne le 24/06/2014 monsieur BRAGUIER responsable d'opération m'a promis qu'il y aura un mur réflectorisant ou merlon au niveau du Coët -Prat,afin de protéger des bruits sonores et de la pollution ,les habitants du ,Coët-Prat, Coët-Drézo et de St-Guen,soyez assuré de ma vigilance sur ce point

*A ma connaissance les terrains agricoles qui seraient traversés par la variante NORD,ont une valeur marchande bien plus élevée que les terrains traversés par la variante SUD et, seraient très endommagés,
par la non accessibilité et contraintes diverses ,sociales et économiques pour les exploitants agricoles

*Nuisances importantes aussi au niveau des hameaux de CURLAN et KERBOTIN par le passage au NORD

*Pertes économiques et touristiques si passage de la 2x2 voies au nord car présence des jardins botaniques labellisés du BOTRAIN et aussi le garage PHILLIPO, qui est très utile pour les habitants du secteur et de naviguation

J'espère que mes doléances individuelles seront prises en compte afin qu'aboutisse la variante SUD

LE POTTIER MICHELLE

Mme Grenny Catherine

2 Coët-PRAT

22 530 St Guen

A St Guen le 08/07/2014

Messieurs de la DREAL,

Je conteste le projet de la variante Nord

Impact des Habitations, petit village

- des exploitations agricole.
- Un jardin du Botrain de 2 Hectares
- Les richesses botaniques
- Sur les espèces animales et végétales
- Dénature de l'environnement sur le paysage
- non un grand viaduc de 250 mètres sur
- 25 mètres de Haut.
- Economique : Tourisme, restaurations, Hôtellerie

Je suis plus favorable pour la variante Sud.

Car il aurait moins d'impact sur le paysage,

les exploitations, l'habitations au niveau des nuisances

- sonore, pollution, environnement.
- Habitant de Coët-PRAT, je désire avoir un mur anti-bruit
- J'espère que ma contestation seras pris en compte.

(4)

1

Cher Monsieur Dabet,

Ref: CONCERTATION AU SUJET DE L'AMENAGEMENT DE LA RN164 2x2 VOIES PROPOSE ENTRE COLMAIN-ST.GUEN-MUR DE BRETAGNE-CAUREL (Juin-Juillet 2014)

Comme residents de La Ville Neuve, St. Guen, nous voudrions faire des observations suivantes a ce sujet:

1. C'est evident que la projection de la Grande Route Ouest prévue, doit reconcilier les buts commerciaux, touristiques, agricoles, environmentales, des habitants de ces communes de Centre Bretagne, sans mention d'accélerer les vitesses du traffic Rennes-Brest en diminuant à la fois, les effets de pollution et de bruit. Quel défi!

2. Variante Nord au Vallon Du Poulancre.

   La proposition est de construire au dessus la Vallee du Poulancre, paysage charmant de petit échelle, boisé, avec des ruisseaux, cascades, rochers, surtout naturel, protégé par un status national haut de gamme de Natura 2000, un viaduc de 230m de longue par 25m de hauteur. Quelle horreur! N'importe que cette construction est projetée d'être a coté du site Natura 2000 même, quand on compare la taille du petit chemin (D63 - 7m maximum de largeur) vers le bourg de St. Gilles du Vieux Marche (pop. 340), avec l'échelle monumentale du viaduc proposé, c'est claire que celui-ci est visuellement et aesthetiquement inappropriée. Il nous parait qu'ici les critères de vitesse, commerces et techniques ont emportées sur les considérations environnementales de ce lieu du Poulancre, qui est une des destinations plus populaires parmi les habitants et touristes, non seulement pour la beauté de son paysage, mais aussi pour la biodiversité, les flores, faunes, amphibiens exceptionels qui y habitent depuis très longtemps.

3. Variante Nord aux Jardins du Botrain.

   Ici, tout proche de la RN 164 2x2 voies proposé, nous avons un jardin de seulement 2 hectares, vraiment extraordinaire, classé comme Jardin Remarquable par l'Association des Parcs et Jardins de Bretagne. Bien connu même parmi les familles locales, que des des visiteurs, amateurs et professionels de jardinage, ce jardin unique, crée par las famille qui occupe le Manoir du XVIII et leur associés, est un agrément de tourisme très important dans ce coin. Les propriétaires, utilisant ni insecticides, ni pesticides, accueillent des enthusiastes de jardinage de partout en Europe et plus loin. En occupant un terrain assez limité, évidemment c'est vulnerable si la pollution et bruit arrivent aux alentours. En designant la Variante Nord comme envisagé, encore on est en danger de détruire un aspect de la vie de ce patrimoine qui est irremplaçeable

5

4. La Route Variante Sud de St.Guen au Vallon du Poulancre.

Cette trajéctoire se dirige vers le sud de la zone commerciale a Guergadic, juste après avoir quitté le intersection nouveau à Coet Prat, St.Guen. Ainsi, comme la route projetée passé un peu au sud de la route N164 actuelle, ça a l'avantage de s'éloigner d'une mesure du- dit Coet Prat, Coet Drezo, un quartier de St.Guen avec des maisons notables historiques, et les autres residences autour de ce coin du bourg. En plus, cette variation de la route va laisser le terrain cultivé a l'ouest de l'Etang a St.Guen, aux alentours des Jardins du Botrain, et au nord de Curlan comme maintenant, sans déranger la productivité des fermes ici. En même temps, ça épargne les Jardins du Botrain des consequences negatives d'une Grande Route tout à fait aux limites de ses jardins exquis et célèbres.

Cette projection, en s'éloignant vers le sud de Guergadic va mitiger les effets du bruit etc. sur les habitants de Curlan, et en passant après le Pont Quemer, c'est prévu de rejoindre la projection Variante Sur Place. Ici, les 2x2 voies deviendront 2 chausées a 2 niveaux. La hauteur proposée de 6.5 et 7.5 metres au dessus le fond de cette partie de la vallée entre Mur de Bretagne et le chemin vers St.Gilles du Vieux Marche, paraît en echelle beaucoup plus sympa avec le paysage ici. Visuellement, la situation des chausées vers le fond de la vallée aura un impact moins aggressif, plus en sympathie avec les environs qui sont en grande partie boisés et naturels. Cette option a le mérite de mettre à part la Vallee du Poulancre avec ses sensibilités environmentales.

5. En conclusion, on ne peut pas ignorer que les effets de l'amènagement prévus du RN164 2x2 voies seront profonds, ou pour les habitants humains, ou pour les habitants faunes. En appréciant l'essai de donner une précision scientifique aux effets de bruit, pollution, etc. sur le terrain de Centre Bretagne qui va être touché par ce projet, nous avons remarqué que les statistiques contiennent un élement, de plus ou moins grand, de speculation. Autrement dit, de conjecture! Ce n'est pas un argument de ne rien faire: au contraire, c'est une proposition que la "solution" en ce moment soit surtout pragmatique viz un mélange des meilleures aspects de toutes les Variantes proposées. En particulier il nous semble très important que par toute la route les arbres adultes existantes soient retenues, que les haies soient remplacées, et de grandes plantations boisées et amenagements paysagers doivent minimiser les impacts négatifs d'un projet tellement significatif. Nous étions, par example, deçus que entre Colmain et Coet Prat, la route RN164 designée va passer très proche de plusieurs hameaux, qui, sans etre protégée par planting, talus etc, vont devenir presque inhabitable à cause de la pollution et bruit qui va les envahir. Au moins nous pouvons essayer, du point de vue écologique, d'extraire un resultat positive, sinon pour nous, mais les generations a suivre. Qui sait? - peut-etre même les escargots de Quimper et les chauves-souris de la Vallee du Poulancre viendront dans le futur à apprecier le nouveau regime!

Sincerely,

Noel and Jenny Rowlinson

Rowlinson

10/07/14

Le Pottier Jean Yves
La Goyenne
22530 ST GUEN

ST GUEN le 11/07/2014

étant concerné par le Projet de la mise à quatre voies de la R.N. 164 au lieu dit Carfaise sur une parcelle que nous exploitons et dont nous sommes Propriétaire nous demandons la réalisation d'une réserve Foncière afin d'échanger ce terrain par la mise en place d'une operation de Remembrement

Jean Yves Le Pottier

Le Pottier

Registre

Arrêté le 11/07/2014

Calligraphe

Format 21x29,7 cm - 96 pages/48 feuilles
70 g/m² - Made in France - Réf. 7125

3 210330 071251

www.clairefontaine.com

Concertation publique du 10 juin au 11 juillet 2014

REGISTRE

Commune de SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHÉ

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHÉ

Notice d'information :

Du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

le 11 Juillet 2014

Alors que le gouvernement explique qu'il faut absolument réduire les dépenses, la construction de viaducs, même pour des ouvrages sainis, me semble une dépense excessive qui va sans doute retarder encore le projet.

Il faudra veiller à ce que Saint-Gilles-Vieux-Marché village fleuri et la Vallée de Podaucre soient bien indiqués à la sortie de la 4 voies.

La "variante Nord" prend trop de terres agricoles.

Mme de Saint-Pierre
le Quélinec
Saint-Gilles-Vieux-Marché

Le 11 juillet 2014

La variante avec 2 viaducs me semble complètement inadaptée concernant le passage des cyclistes en provenance de St Gilles Vieux Marché. En effet beaucoup de camions prefèrent aller par le bourg de St Gilles Vieux Marché pour des raisons de sécurité en provenance de Corlay. La bretelle de raccordement par Rossulet est en pente et sous dimensionnée. On aurait préféré un élargissement à 2 x 2 voies avec bretelles d'accès et de sortie directes. D'autre part, en période d'austérité budgétaire pour les communes, la construction de 2 viaducs est très dispendieux sans réel avantage pour l'environnement quoique en dise certains environnementalistes. J'espère que l'on sera associé à des groupes de travail avant la décision

définitive pour trouver le meilleur compromis pour notre territoire

Laurent Berthe, voisin de St Gilles Vieux Marché

La période de concertation pour le grand public, sur le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne, étant terminée,

Je soussigné, Laurent BERTHO, Maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché, déclare clos le présent registre, qui a été mis à la disposition du public du 10 juin 2014 au 11 juillet 2014.

Deux observations ont été consignées au registre.

A Saint-Gilles-Vieux-Marché, le 12 juillet 2014.

Le Maire,

Laurent BERTHO

MAIRIE de St-GILLES-VIEUX-MARCHÉ (Côtes-d'Armor)

Rennes, le 14 février 2014

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164
secteur de Mûr-de-Bretagne
(section Caurel-Colmain)

Comité de suivi des études du 14 février 2014

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibili é e le développemen du ! en re " re a#ne es un ob$ec if ma$eur de l'%a e de la Ré#ion " re a#ne &ui mobilisen d'impor an s mo' ens financiers au service de ce e ambi ion(! e ob$ec if priori aire es inscri dans le) ac e d'* venir pour la " re a#ne, si#né par le) remier + inis re, le) réfe de Ré#ion e le) résiden de la Ré#ion " re a#ne le 1, décembre 201, (

) our faire le poin sur l'avancemen de ce e ambi ion dans le sec eur de + - r.de." re a#ne,) a ric/ 0 r1oda,) réfe de la Ré#ion " re a#ne, e 2 érard La3ellec, 4 ice.présiden du ! onseil ré#ional en c3ar#e de la mobili é e des ranspor s, on réuni, vendredi 14 février, à + - r.de." re a#ne, le comi é de suivi des nouvelles é udes &ui son en#a#ées(! e comi é de suivi réuni l'%a , le ! onseil ré#ional de " re a#ne, le ! onseil #énéral des ! 5 es.d'* rmor e associe no ammen les élus locaux concernés, les c3ambres d'a#ricul ure e de commerce e les associa ions de pro ec ion de l'environnemen pour perme re la bonne informa ion de ous en con inu(

Un pro et pour le futur Contrat de **!** lan **"** tat # égion 2014-2020

* u.delà des ravaux financés dans le cadre du pro#ramme de modernisa ion des i inéraires 6) 7 + 8) 9 200: .2014 ac uellemen en cours, l'%a e la Ré#ion " re a#ne res en mobilisés pour ac3ever l'aména#emen à 2x2 voies de la RN 164( ) our préparer l'avenir e sans a endre la finalisa ion du fu ur !) ; R, les deux par enaires on en#a#é un pro#ramme d'é udes, financé à par s é#ales, &ui vise à définir le con enu des pro$e s pour c3a&ue sec ion res an à élar#ir e à les por er $us&u'à la déclara ion d'u ili é publi&ue 67 <) 9(

L'aména#emen de la RN 164 au niveau de + - r.de." re a#ne sur la sec ion ! aurel.! olmain lon#ue de 11 / m s'inscri dans ce cadre(< ne par ie de ce e sec ion 6 sec ion ! aurel = ! urlan9 avai fai l'ob$e d'un pro$e d'aména#emen condui $us&u'à la 7 <) en 1: : > mais les ravaux n'avaien pas pu ? re en#a#és(Les é udes on é é relancées e son menées sur la o ali é de la sec ion depuis fin 2012(

Contacts presse $
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne GILLET - 02 99 33 42 10 ou Marie VERGOS – 02 99 33 42 11
Conseil # égional $@dile " rule' . 02 : : 2> 1, AA ou 06 >6 B> 4: A>

! oint sur l%avancement des études

Les membres du comi é de suivi on pris ac e de l'avancemen des différen s vole s d'é udes &ui por en sur des varian es de racé, incluan le racé ini ialemen envisa#é mais aussi de nouveaux racés(8s se son en par iculier in éressés aux aspec s liés à l'approfondissemen de la concep ion du pro$e e à la comparaison des avan a#es e inconvénien s des différen es varian es sur la base de plusieurs cri Cres 6mpac s sur le milieu 3umain, a#ricole, na urel, co- du pro$e , e c(9(

0ur la base des éc3an#es a' an eu lieu en comi é de suivi, le lancemen d'une p3ase de concer a ion publi&ue perme an à c3acun de prendre connaissance des é udes e de s'exprimer sur les varian es, a é é re enu(! er aines é udes res an à finaliser, l'ob$ec if es de mener ce e concer a ion publi&ue à par ir de $uin 2014(

* l'issue de ce e concer a ion, une varian e sera re enue e é udiée dans les dé ails, afin de la por er $us&u'à l'en&u? e publi&ue(

Contacts presse $

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne GILLET - 02 99 33 42 10 ou Marie VERGOS – 02 99 33 42 11
Conseil # égional $@dile " rule' . 02 : : 2> 1, AA ou 06 >6 B> 4: A>

Rennes, le 15 novembre 2013

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RN 164 – Deuxième comité de suivi des études pour la mise à 2x2 voies dans le secteur de Mûr-de-Bretagne *(section Caurel-Colmain)*

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. Elle est mentionnée à ce titre dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne annoncé par le Premier Ministre le 16 octobre 2013.

Pour faire le point sur l'avancement de cette ambition dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, Pierre Soubelet, Préfet des Côtes d'Armor et Gérard Lahellec, Vice-président du Conseil régional en charge de la mobilité et des transports, ont réuni, vendredi 15 novembre, à Mûr-de-Bretagne, en présence de Monique Le Clézio, première Vice-présidente du Conseil Général des Côtes-d'Armor, le comité de suivi des nouvelles études qui sont engagées. Ce comité de suivi réunit l'État, le Conseil régional de Bretagne, le Conseil général des Côtes-d'Armor et associe notamment les élus locaux concernés, les chambres d'agriculture et de commerce, les associations de protection de l'environnement pour permettre la bonne information de tous en continu.

Des études relancées pour définir un nouveau projet

A proximité de Mûr de Bretagne, la RN164 reste à mettre à 2x2 voies sur la section Caurel - Colmain longue de 11 km. Malgré la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) obtenue en 1997, les travaux n'ont pas été engagés sur la section Caurel – Curlan. Les terrains nécessaires avaient néanmoins été acquis par les services de l'État ; les anciens propriétaires ont été informés en début d'année de leur droit à en demander désormais le rachat s'ils le souhaitent.

Pour la section Caurel - Colmain comme pour les autres sections de la RN 164 qui restent à aménager à 2x2 voies, l'État et la Région ont décidé de mobiliser des financements exceptionnels pour réaliser les études permettant de préparer le futur Contrat de Plan État-Région et de définir de nouveaux projets de travaux.

Point sur l'avancement des études

Les membres du comité de suivi ont pris acte de l'avancement des différents volets d'études qui leur ont été présentés : après un diagnostic territorial complet (enquête de trafic, mesures de bruit, inventaire des milieux naturels, diagnostic de l'archéologie, activité agricole...), les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ont élaboré différentes variantes de tracé, incluant le tracé initialement envisagé mais aussi de nouveaux tracés. Une première comparaison présentant les avantages et inconvénients de ces variantes a été proposée.

Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne GILLET - 02 99 33 42 10 ou Marie VERGOS – 02 99 33 42 11
Conseil Régional : Odile Bruley - 02 99 27 13 55 ou 06 76 87 49 57

Sur la base notamment des échanges ayant eu lieu en comité de suivi, l'étude et la comparaison de ces variantes vont être approfondies et finalisées d'ici un prochain comité de suivi prévu début 2014.

Par la suite, une phase de concertation publique, envisagée après les échéances électorales du printemps 2014, permettra à chacun de prendre connaissance des études et de s'exprimer. A l'issue de cette concertation, une variante sera retenue et étudiée dans les détails, afin de la porter jusqu'à l'enquête publique.

Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne GILLET - 02 99 33 42 10 ou Marie VERGOS – 02 99 33 42 11
Conseil Régional : Odile Bruley - 02 99 27 13 55 ou 06 76 87 49 57

Rennes, le 4 juin 2014

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Poursuite de l'aménagement à 2 2 ! oies de la RN "#$ Se%teur de M&r'de'(retagne

) an%ement d*une %on%ertation +u, li- ue

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibili é e le développemen du ! en re " re a#ne es un objec i$ majeur de l'%a e de la Ré#ion " re a#ne &ui mobilisen d'impor an s mo' ens $nanciers au service de ce e ambi ion(! e objec i$priori aire es inscri dans le) ac e d'* venir pour la " re a#ne, si#né par le) remier + inis re, le) ré$e de Ré#ion e le) résiden de la Ré#ion " re a#ne le 1, décembre 201, (

* u-delà des ravaux ac uellemen prévus dans le cadre du pro#ramme de modernisa ion des i inéraires .) / + 01 2002-2014, l'%a e la Ré#ion " re a#ne on décidé de préparer l'avenir e de $u urs pro#rammes d'inves issemen s(! es deux par enaires on donc en#a#é un pro#ramme d'é udes, $nancé à par s é#ales, &ui vise à dé$nir le con enu des nouveaux proje s d'aména#emen pour c3a&ue sec ion res an à élar#ir e à les por er jus&u'à la déclara ion d'u ili é publi&ue(

Le proje d'aména#emen au niveau de + ur-de-" re a#ne, &ui concerne une sec ion de 114m de lon#ueur environ, se si ue en re se si ue en re ! aurel à l'oues e ! olmain à l'es (0 reliera la dévia ion de ! aurel à la dévia ion de 5ain -! aradec(

La / R6* L " re a#ne a en amé les é udes préalables à la déclara ion d'u ili é publi&ue e , apr7s un dia#nos ic ec3ni&ue e environnemen al comple , a é udié di$$éren es varian es de racé(

5ur la base de ces é udes, une %on%ertation +u, li- ue sur %e +ro.et est organisée du "/ .uin au "" .uillet 2/ "$0

Les objec i$s de ce e concer a ion son 8
9 Informer le plus lar#emen possible ous les publics concernés par le proje
> Écouter les avis de la popula ion e de ses représen an s
> Dialoguer pour enric3ir le proje d'aména#emen (

* u erme de la concer a ion, il s'a#ira pour l'%a , en lien avec le ! onseil ré#ional, de re enir une varian e &ui sera appro$ndie(: n bilan de la concer a ion sera é abli e rendu public(

Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne : Marie VERGOS ☎ 02 99 33 42 11

Région Bretagne – Odile BRULEY ☎ 02.99.27.13.55 ou 06.76. 7.49.57

Comment s’informer ?

) endan ou e la durée de la concer a ion, il es possible de consul er le dossier correspondan &ui présen e les é udes menées e les scénarios d’aména#emen é udiés 8

- direc emen dans les mairies de ! aurel , + ; r-de-" re a#ne, 5 ain -< illes-=ieux-+ arc3é, 5 ain -< uen, 5 ain -! onnec e 5 ain -! aradec

- en le éléc3ar#ean sur le si e de la / R6 * L " re a#ne 8

3 p8>>? ? ? (bre a#ne(developpemen durable(#ouv($>(

C**1**a**%**un est in**!** ité à **+**arti**%+**er à la **2**
réunion **+**u**,** li**-** ue
or#anisée le lundi **"# .**uin 2**/ "$** à **"314/** ,
à la @alle aux Loisirs, Rue de la raversi7re A 22B, 0 + ; r-de-" re a#ne

La réunion se iendra en présence des représen an s de l’6 a e de < érard La3ellec, =ice-présiden du ! onseil ré#ional en c3ar#e de la mobili é e des ranspor s(

Les services de la / R6 * L or#aniseron é#alemen une **+**ermanen**%**e, pour répondre aux &ues ions ou prendre no e des demandes, le mardi 2**$.**uin 2**/ "$** de **"/ 1** à **"51**, en salle principale du Co' er ! ul urel, rue de) on de Cer - 22B, 0 + ; r-de-" re a#ne((

Et pour participer ?

! 3acun es invi é à $aire connaDre son opinion ou poser ses &ues ions 8

- par courriel à l'adresse suivan e RN164-mur-de-bre a#neE developpemen -durable(#ouv($

- dans les re#is res d'expression disponibles dans les mairies de ! aurel, + ur-de-bre a#ne, 5 ain -< illes-=ieux-+ arc3é, 5 ain -< uen, 5 ain -! onnec pendan la période de concer a ion(

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. 7.49.57

Rennes, le 16 janvier 2013

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RN 164 - Mise en place du comité de suivi des études pour la mise à 2x2 voies dans le secteur de Mûr-de-Bretagne *(section Caurel-Colmain)*

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, de la Région Bretagne et de leurs partenaires qui mobilisent d'importants moyens financiers au service de cette ambition (cf. plaquette jointe en annexe).

Pour faire le point sur l'avancement de ce vaste projet dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, Michel Cadot, Préfet de la région Bretagne et Gérard Lahellec, Vice-président du Conseil régional en charge de la mobilité et des transports ont installé, mardi 15 janvier, à Mûr-de-Bretagne, en présence de Monique Le Clézio, première Vice-présidente du Conseil général des Côtes-d'Armor, le comité de suivi des nouvelles études qui vont s'engager. Ce comité de suivi réunit l'État, le Conseil régional de Bretagne, le Conseil général des Côtes-d'Armor et associe les élus locaux concernés, les chambres d'agriculture et de commerce, les associations de protection de l'environnement, etc. pour permettre la bonne information de tous en continu.

Caurel- Curlan, un projet en suspens à ce jour

Les programmations d'investissement successives ont permis la réalisation de l'aménagement à 2x2 voies sur d'autres secteurs de la RN164, comme Gouarec (59,1 M€), Saint-Caradec (44,8 M€) et Loudéac (8,2 M€).

A proximité de Mûr de Bretagne, la RN164 reste à mettre à 2x2 voies sur la section Caurel - Colmain longue de 11 km. Malgré la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) obtenue en 1997, les travaux n'ont pas été engagés sur la section Caurel – Curlan.

Pour anticiper sur les futurs travaux, environ 42 hectares de terrains ont été acquis par les services de l'État, grâce aux financements mobilisés par la Région Bretagne et le Conseil général des Côtes-d'Armor.

La réglementation en la matière prévoit que si les travaux, qui ont justifié ces acquisitions, n'ont pas été réalisés dans les cinq années suivant l'ordonnance d'expropriation, alors les anciens propriétaires peuvent demander le rachat de leurs biens. Chaque personne concernée a été individuellement informée de cette situation.

.../...

Contacts presse :

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne GILLET - 02 99 33 42 10 ou Marie VERGOS – 02 99 33 42 11
Conseil Régional : Odile BRULEY - 02 99 27 13 55 ou 06 76 87 49 57

Relancer des études pour définir un nouveau projet

Pour la section Caurel-Colmain comme pour les autres sections de la RN 164 qui resteront à aménager à 2x2 voies, l'État et la Région ont décidé de mobiliser des financements exceptionnels pour réaliser les études permettant de préparer les futurs programmes d'investissements et de définir de nouveaux projets de travaux.

Les membres du comité de suivi ont ainsi été informés que des études préalables à une DUP sur l'intégralité de la section Caurel-Colmain sont désormais engagées. Une démarche d'études de plusieurs années est donc à venir pour ce secteur comme pour les autres, pour concrétiser l'objectif de mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164.

A ce stade, aucun tracé n'a encore été retenu. Les mois à venir vont tout d'abord être consacrés à réaliser un diagnostic fin du territoire, rendu nécessaire par les évolutions réglementaires, en particulier celles qui visent la préservation de l'environnement. Cela se manifestera notamment par des interventions régulières sur le terrain des bureaux d'étude missionnés par l'Etat. Les habitants du secteur pourront constater leurs interventions : enquête de trafic, mesures de bruit, inventaire des milieux naturels, etc. seront ainsi menées sur la période. Les différentes variantes de tracé, qui pourront être différentes du tracé initial, seront alors élaborées sur cette base. La comparaison de ces variantes servira de support à une phase de concertation publique nécessaire et envisagée en mai 2014. Ce n'est qu'à l'issue de cette concertation, où chacun pourra prendre connaissance des études et s'exprimer, que prendra forme le tracé retenu qui sera alors étudié dans le détail pour être soumis à l'enquête publique.

Pour assurer la plus large information de tous sur ce dossier, une plaquette d'information a été remise aux communes concernées pour une diffusion dans tous les foyers.

Le Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009-2014 définit les investissements de l'État et de ses partenaires, au premier rang desquels la Région Bretagne, pour améliorer le réseau routier national en Bretagne. Il traduit la priorité donnée à l'aménagement de la RN164 : les opérations concernées vont mobiliser 116 des 189 M€ de l'enveloppe financière globale du PDMI. Lors de l'élaboration de cette programmation, ont été retenus les projets qui concernent la mise à 2x2 voies de la déviation de Loudéac phase 2 (en travaux à partir de septembre 2012), de la liaison entre Saint-Méen et la RN12 phase 2 (objectif de démarrage des travaux en 2013), et la réalisation de la déviation de Châteauneuf-du-Faou (objectif de mise à l'enquête publique préalable à la DUP fin 2013). Ces opérations sont financées à 50% par l'Etat et à 50% par la Région Bretagne.

Contacts presse :

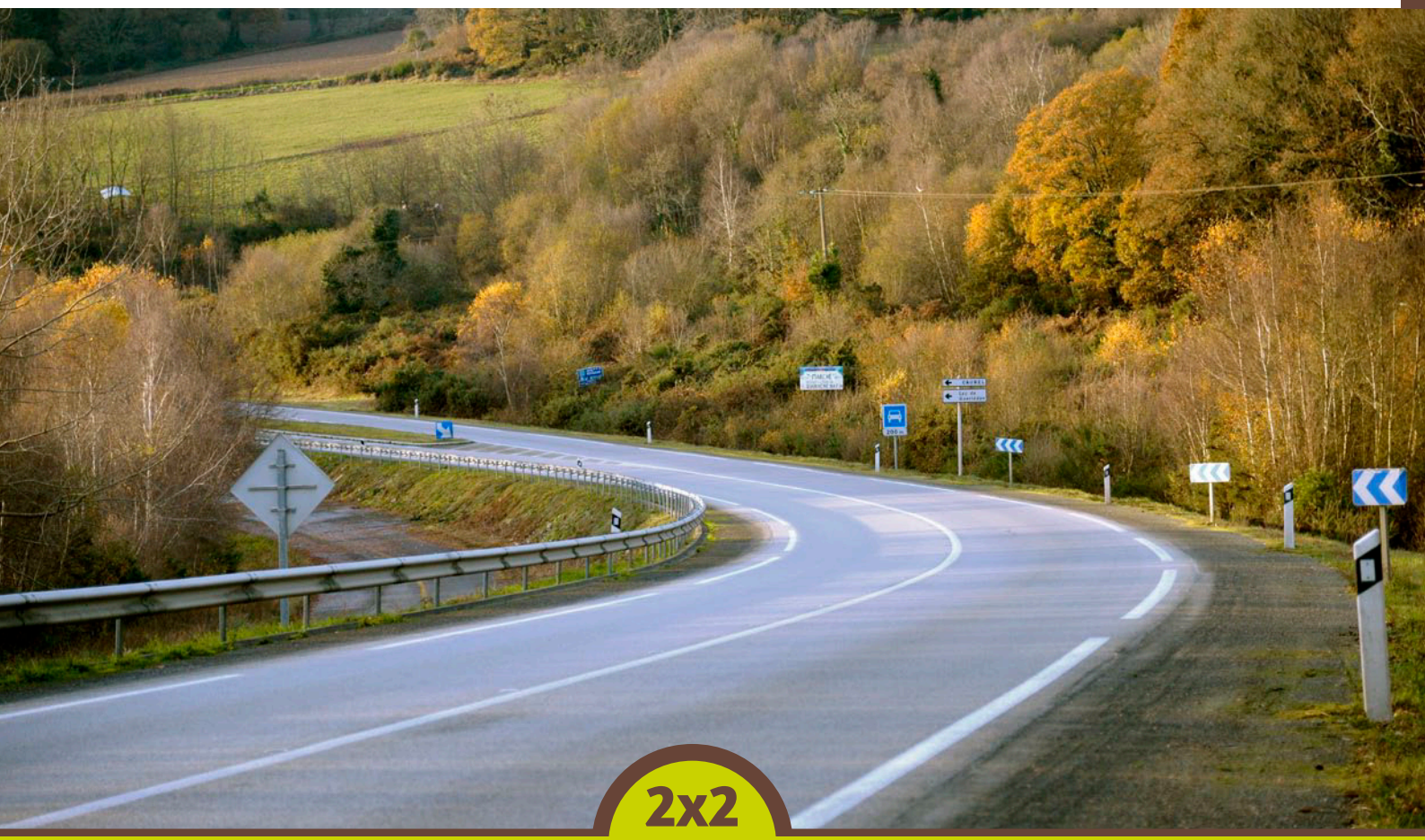
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne GILLET - 02 99 33 42 10 ou Marie VERGOS – 02 99 33 42 11
Conseil Régional : Odile BRULEY - 02 99 27 13 55 ou 06 76 87 49 57

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Secteur de Mûr-de-Bretagne

Un avenir à 2x2 voies pour la RN 164



Une ambition au coeur d'un grand projet d'aménagement

La mise à 2x2 voies de la RN 164, sur la totalité de son itinéraire, soit 162 km entre Châteaulin dans le Finistère et Montauban-de-Bretagne en Ille-et-Vilaine, reste la priorité de l'État et de ses partenaires pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne et des principales agglomérations bretonnes.

Faciliter les échanges à l'intérieur de notre région, en créant des infrastructures modernes et performantes, en continuité du réseau routier national français, est une ambition partagée par les services de l'État, le Conseil régional de Bretagne et les cofinanceurs concernés, soit le Conseil général des Côtes d'Armor pour la section située entre Caurel et Colmain, dans le secteur de Mûr de Bretagne.

Des moyens financiers importants mobilisés

L'aménagement de la RN 164 est réalisé désormais dans le cadre du Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014. Ce programme prévoit de consacrer 116 M€ pour les travaux de mise à 2x2 voies de l'axe central breton, sur une enveloppe globale de 189 M€. Cette mobilisation s'est traduite concrètement ces dernières années par la mise en service des déviations de Gouarec (12 km) et Saint-Caradec (9km).

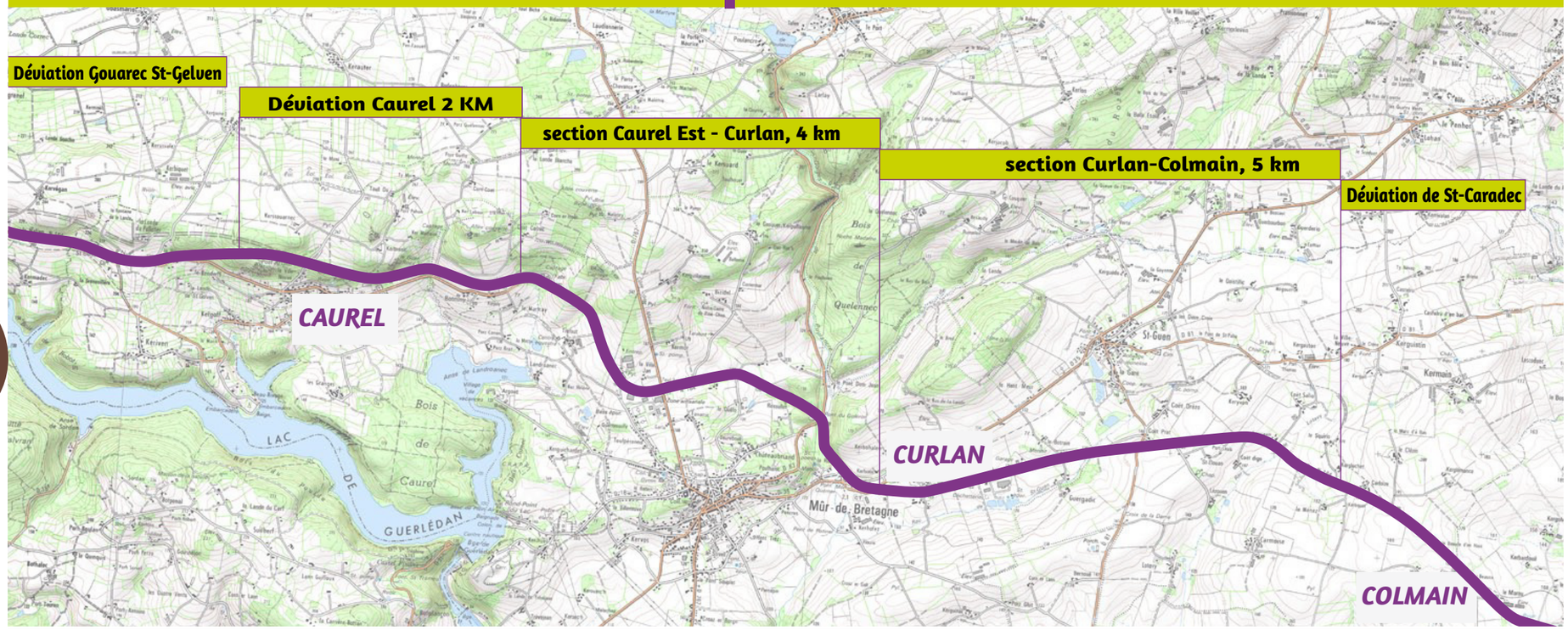
Pour préparer l'avenir, l'État et le Conseil régional de Bretagne ont fait un effort supplémentaire en mettant en place un financement spécifique pour réaliser un nouveau programme d'études, pour toutes les sections de la RN164 qui restent à aménager à 2x2 voies.

Historique du projet dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

Un Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI), qui fait toujours référence, a été étudié et retenu dans le principe en 1995-1996. Les suites données n'ont pas été homogènes sur l'ensemble de la section concernée. Ainsi, d'ouest en est, on trouve :

RN 164 - Opération CAUREL COLMAIN

DÉCOUPAGE FONCTIONNEL



Caurel Est – Curlan, un projet qui n'a pu aboutir à ce jour

Malgré la DUP obtenue en 1997, les travaux n'ont pas été engagés sur cette section. Les programmations d'investissement successives ont donné la priorité à la réalisation de l'aménagement à 2x2 voies sur d'autres secteurs de la RN164, comme Gouarec (59,1 M€) et Saint-Caradec (44,8 M€).

Pour anticiper sur de futurs travaux, le Conseil régional et le Conseil général des Côtes d'Armor avaient malgré tout mobilisé des crédits à parrtir de 2006 pour procéder aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation du projet au niveau de Mûr-de-Bretagne. Environ 42 ha de terrains ont ainsi été acquis par l'État.

Aspect foncier : quel devenir pour les terrains acquis par l'État ?

Dans le cadre juridique des ordonnances d'expropriation datant de mai/juin 2007, l'État a acquis un certain nombre de terrains par voie amiable, et quand ce n'était pas possible, par voie d'expropriation.
La réglementation en la matière prévoit que si les travaux, qui ont justifié ces acquisitions, n'ont pas été réalisés dans les cinq années suivant l'ordonnance d'expropriation, alors les anciens propriétaires peuvent demander le rachat de leurs biens.
Aujourd'hui les terrains acquis dans le secteur de Mûr-de-Bretagne se trouvent donc dans cette situation et tous les propriétaires concernés vont en être avertis individuellement.
En pratique, l'État ne pourra pas s'opposer à la revente et accédera bien entendu à toutes les demandes qui lui seront adressées. Mais chacun doit être informé que le contexte est celui d'une relance des études pour ce projet d'aménagement routier, avec détermination d'un tracé qui pourra toujours concerner, à terme, tout ou partie de ces terrains acquis depuis 2007.

Relancer des études pour définir un nouveau projet

Le projet, tel qu'envisagé dans les années 90, doit être réexaminé. En effet, les évolutions réglementaires, en particulier celles qui visent la préservation de l'environnement, ont été très importantes et il est nécessaire d'apprécier si le projet antérieur reste la meilleure solution.

La préoccupation de l'État et de ses partenaires est de reconstruire un projet de qualité, sécurisé juridiquement vis-à-vis des procédures réglementaires. Aucun enjeu ne doit être sous-estimé. Plus que jamais, il est nécessaire de démontrer que l'aménagement qui sera retenu, sera celui qui aura le mieux pris en compte et limité les impacts sur l'environnement, l'activité agricole, les habitations, etc.

Le principe et le contenu des nouvelles études

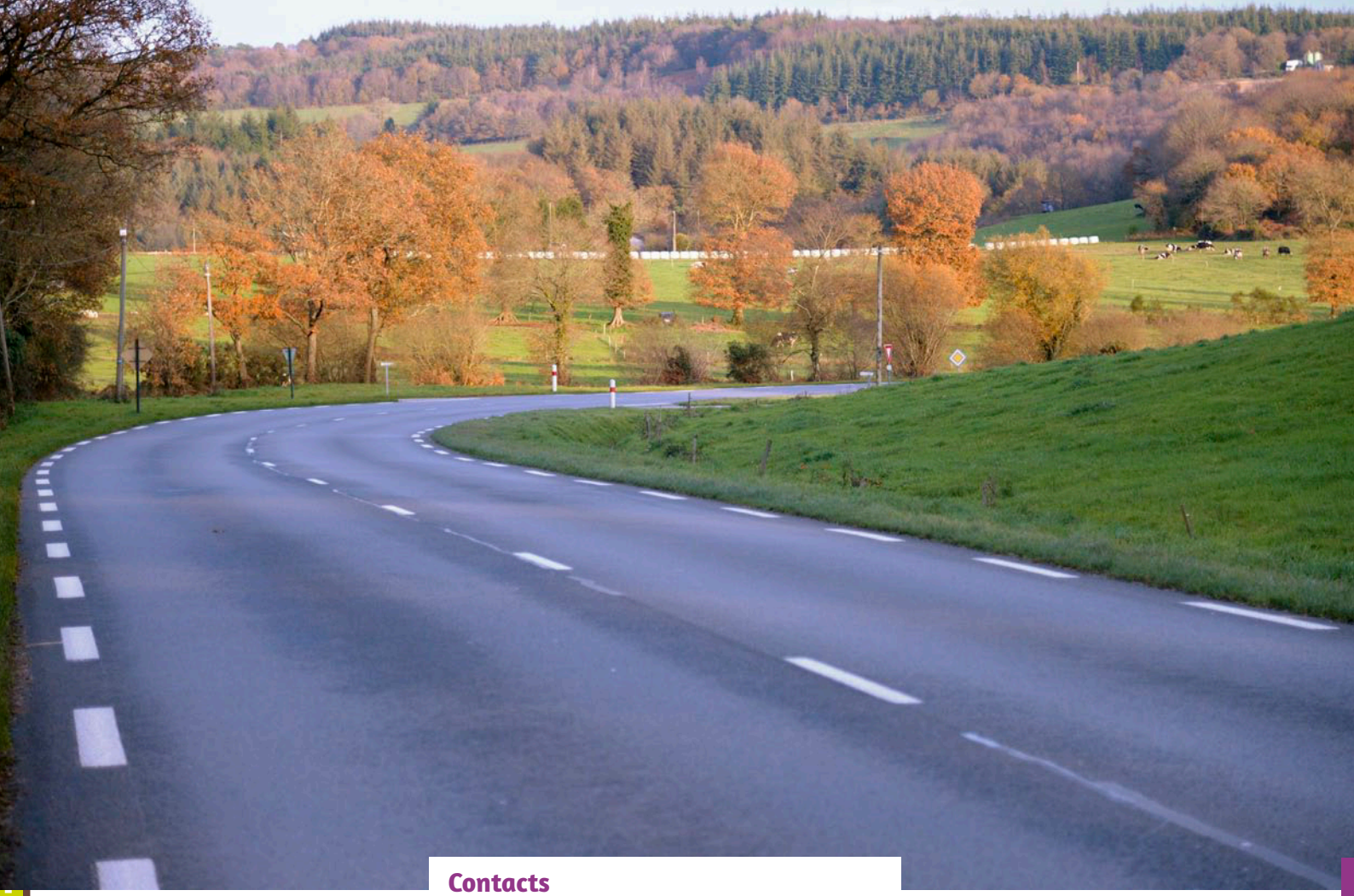
Les études seront menées en plusieurs phases :

- dans un premier temps, sur la base d'un diagnostic complet du territoire sous tous ses aspects (milieu humain, milieu naturel, activité agricole et économique, trafic, accidentologie, paysage etc), plusieurs variantes de tracé seront élaborées et comparées ;
- à ce stade, sera organisée une concertation publique, qui permettra à chacun de prendre connaissance du projet et de s'exprimer sur les études menées et les variantes étudiées ;
- dans un second temps, suite à cette concertation publique, l'État retiendra une variante, qui sera étudiée plus en détail pour en déterminer toutes les caractéristiques, et notamment toutes les mesures de traitement des nuisances et des impacts ;
- cette nouvelle étape permettra de bâtir en particulier l'étude d'impact, qui sera ensuite portée à l'enquête publique, nouvelle occasion pour chacun d'exprimer son avis sur le projet.

L'objectif final est d'obtenir la déclaration d'utilité publique qui autorise la réalisation du projet. La réalisation des études nécessaires à ces premières étapes représente un budget de l'ordre de 700 000 €, financé à 50% par l'État et à 50% par la Région Bretagne

Ces études seront suivies par un comité spécifique, installé en janvier 2013, associant les élus locaux concernés, les chambres d'agriculture ou de commerce, les associations de protection de l'environnement etc, et permettant la bonne information de tous en continu.

2013	mai-juin 2014	fin 2014 et début 2015	2015	1er semestre 2016	2016	environ 3 ans	2 à 3 ans
diagnostic et étude des variantes	concertation publiques sur le choix de la variante	étude de la solution retenue	constitution de l'étude d'impact et recueil des avis	mise à l'enquête publique	obtention de la DUP	études de projet, dossier loi sur l'eau, acquisitions foncières	travaux



Contacts

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Bretagne
L'Armorique
10 rue Maurice Fabre
CS 96515 – 35065 Rennes cedex

Maîtrise d'ouvrage technique

Pierre-Alexandre Poivre
responsable de la Division de maîtrise d'ouvrage intermodale
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr - 02.99.33.45.61

Patrick Gomi
adjoint au responsable de la Division
patrick.gomi@developpement-durable.gouv.fr - 02.99.33.44.73

Alain Braguier
ingénieur responsable de l'opération
alain.braguier@developpement-durable.gouv.fr - 02.99.33.44.84

Affaires foncières

Thierry Jouvance
responsable des affaires foncières
thierry.jouvance@developpement-durable.gouv.fr – 02.99.33.42.28

Communication – presse

Marie Vergos
chargée de communication
com-dreal.bretagne@developpement-durable.gouv.fr - 02.99.33.42.11

Monique Le Clézio

Première Vice-Présidente
du Conseil Général,
Présidente de la Commission
du Développement Durable
de l'Economie Départementale

Conseillère Générale
du Canton de Mûr-de-Bretagne

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Saint-Brieuc, le 12 septembre 2014

Monsieur Patrick STRZODA
Préfet de la Région Bretagne
3, avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX9

objet **Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne**

Monsieur le Préfet de Région,

Dans le cadre du Pacte d'avenir pour la Bretagne, le gouvernement a été sensible aux demandes formulées par les acteurs économiques et politiques bretons en inscrivant l'achèvement de la mise à deux fois 2 voies comme une priorité et un enjeu majeur.

Vous portez financièrement et techniquement, en partenariat avec Monsieur le Président du Conseil Régional, la mise en œuvre de ce projet.

Plusieurs tronçons, dont celui situé entre Caurel et Colmain et qui traverse le territoire de Mûr-de-Bretagne, vont ainsi faire l'objet de procédures réglementaires préalables à un engagement des travaux.

A ce stade, plusieurs réunions de travail ont permis de mettre trois variantes à la concertation publique pour lesquelles vous recueillerez les avis pour aboutir à un choix.

Je tiens à rappeler qu'en ce qui concerne ce tronçon de Caurel/Colmain, il ne s'agit pas de l'ouverture d'un nouveau dossier mais de la reprise d'études déjà engagées depuis plusieurs années (1990) qui se conclues par une déclaration d'utilité publique d'une partie du tracé entre Caurel et Curlan.

Les fouilles archéologiques ainsi que les acquisitions d'habitations et de parcelles agricoles auraient pu, à cette issue, permettre la réalisation de ce projet. Malheureusement les travaux n'ayant pas été engagés dans les délais requis, cette DUP est devenue caduque.

Vous souhaitez recueillir mon avis sur les trois variantes proposées à la concertation.

Les réunions préparatoires ont montré les difficultés à se prononcer.

Conseil Général

Côtes d'Armor

Adresse postale : 9 place du Général de Gaulle – BP 2371 ■ 22023 Saint-Brieuc cedex 1
www.cotesdarmor.fr ■ Tél. 02 96 62 63 00 ■ Fax 02 96 62 27 95

C'est le croisement de critères sociaux et humains, économiques et environnementaux qui ont forgé mon approche, sans omettre de tenir compte des attentes locales.

La variante sur place présente l'avantage de s'appuyer sur les acquis de la précédente DUP pour la partie Caurel/Pont Quémer, y compris les habitations pour lesquelles des familles ont quitté leur ancien lieu de vie.

Par contre, ce tracé sur la partie Curlan/Colmain présente une véritable difficulté en touchant à nouveau les habitations situées dans le hameau de Curlan et Coet Prat (60 habitations dans un périmètre de 100 mètres).

Parallèlement, ce projet touche un garage repris par un jeune couple (nombreux rendez-vous sollicités entre 2000 et 2010) et limite les possibilités d'extension de la zone économique de Guergadic.

La variante Nord présente l'avantage de mieux prendre en compte la zone Natura 2000 de la Vallée de Poulancre et de s'éloigner du hameau de Curlan.

Le viaduc nécessaire aura cependant un impact significatif sur le paysage. De plus de nombreux tracés neufs rendront notamment inutiles les acquisitions d'habitations déjà réalisées avec l'impact humain extrêmement négatif que cela engendrera et le sentiment d'incompréhension donné sur le sens de l'action publique.

Enfin, ce tracé ne tient pas compte du projet départemental de déviation Sud de Mûr-de-Bretagne qui devrait faire l'objet d'études dans les années 2020.

Cette déviation est rendue nécessaire pour améliorer la sécurité dans Mûr-de-Bretagne compte tenu notamment du trafic poids lourds (passage de camions dans les rues étroites et franchissement d'un carrefour difficile).

La variante Sud présente l'avantage sur sa partie Ouest de capitaliser les acquis de la précédente DUP. Celle-ci évite le hameau de Curlan et s'éloigne du hameau de Coet Prat (l'échangeur pourrait être revu pour être décalé vers le sud et améliorer sensiblement cette nuisance).

De plus, ce tracé présente un réel intérêt du point de vue économique :

- le garage ainsi que le jardin remarquable de Botrain sont préservés,

- la zone d'activités a de belles perspectives de développement. Elle continue à bénéficier d'une desserte par la RN164 actuelle qui permettra de rejoindre l'échangeur de Coet Prat où ce tracé nécessite cependant la coupure du ruisseau de Saint-Guen et un ouvrage complémentaire.

En conséquence, ma préférence va à la variante Sud.

Chacune des trois variantes consommera des surfaces agricoles et aura un impact sur l'organisation des exploitations. Il sera nécessaire de passer très rapidement, comme évoqué dans le groupe de travail, une convention avec la SBAFER afin de compléter les réserves foncières et organiser l'espace agricole afférent.

Une procédure d'aménagement foncier devra être étudiée afin de limiter l'impact sur les exploitations agricoles qui seront touchées.

La région du Lac de Guerlédan étant un territoire reconnu pour sa vocation touristique, il sera indispensable de trouver une solution de desserte de la commune de Caurel (vos services avaient annoncés, dans le cadre des aménagements Gouarec/Saint-Gelven, la réalisation d'1/2 échangeur à l'occasion du tracé Caurel/Colmain.

Parallèlement j'attire votre attention sur la nécessité d'un travail partenarial avec les acteurs locaux concernant la signalétique touristique ainsi que des aménagements de repos permettant d'assurer la promotion des atouts touristiques de notre territoire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'expression de ma considération distinguée.

Monique LE CLEZIO

COMMUNE DE MUR DE BRETAGNE
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

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

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

Pouvoirs : LORETTE Marianne à LE DUDAL Jean-François, LE GOFF Nathalie à LOUESDON Danielle

Secrétaire de séance : PICHARD Jean-Philippe

Date de convocation : 24 juillet 2014

Nombre de conseillers : en exercice : 19 – présents : 17 - votants : 19

***OBJET : Mise à 2 x 2 voies de la* R.N. 164 – aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne : avis du conseil .**

Monsieur le maire rappelle en préambule qu'une concertation publique s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Pendant cette période, chacun a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

Les habitants qui se sont exprimés se partagent entre les variantes Nord et Sud.

A l'automne 2014, sont prévus le bilan de la concertation et le démarrage de l'étude de la solution retenue.

A présent, le conseil municipal est invité, parmi de nombreux autres destinataires du dossier, à donner un avis consultatif.

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

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

Variante Sud

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

> Les points communs aux trois variantes

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

Monsieur le maire invite le conseil à prendre position sur les tracés Nord et Sud, la variante « aménagement sur place » étant la plus contraignante.

Il précise que tous les tracés impactent la population.

Il met en avant les atouts du tracé Sud :

- côté vitrine pour l'agglomération et la mise en valeur de la Z.A. de Guergadic, à vocation industrielle ;
- possibilité de préparer une déviation Sud de Mûr au plus proche de l'agglomération et pouvant desservir le site de Guerlédan dans le cadre d'un développement touristique d'importance ;
- tracé privilégié par le Conseil Général des Côtes d'Armor, sur proposition de la conseillère générale du canton de Mûr-de-Bretagne ;

Il préconise de conceptualiser les échangeurs :
- 1er échangeur Est « Porte de Cornouaille » : à vocation économique et d'identification du territoire, desservant Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen, Saint-Connec ;
- 2ème échangeur Nord « Guerlédan » : à vocation touristique commune pour Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Gilles-Vieux-Marché.

Il insiste sur la mise en place d'une signalisation touristique à la hauteur du dimensionnement touristique du territoire.

Quant au demi-échangeur de Caurel, le maire souligne l'impact important sur le foncier agricole – s'ajoutant donc à celui généré par les échangeur principaux – pour la commune de Mûr-de-Bretagne. De plus, souligne l'absolue nécessité de préserver la plus importante zone de captage d'eau potable de la commune. Enfin, cela reviendrait à réaliser deux échangeurs excessivement proches. Son implantation éventuelle beaucoup plus à l'ouest sur le territoire de la commune de Caurel serait plus pertinente.

Des riverains habitant les lieux-dits Kerbotin, Curlan, Pont-Quémer, La Roche, présents dans la salle, ont demandé à s'exprimer. Le maire propose donc une suspension de séance afin de leur donner la parole.
Il en ressort des inquiétudes quant aux nuisances sonores liées au tracé Sud.

La nécessité de sécuriser le carrefour de Toulhouze par un rond-point est également exprimée.

A la demande d'un conseiller municipal de la minorité, le maire propose un vote à bulletin secret.

LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,

se prononce :

- pour la variante « aménagement sur place »: 1
- pour la variante Nord : 1
- pour la variante Sud : 13
- abstentions : 4

Affiché et transmis le 27 août 2014
à la Sous-Préfecture de Guingamp.
Le Maire,
Hervé LE LU

MAIRIE de MUR-de-BRETAGNE 22530

Pour extrait certifié conforme au registre,
Le Maire,
Hervé LE LU

MAIRIE de MUR-de-BRETAGNE 22530

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-CARADEC

Séance
du 15 Juillet 2014

L'an deux mil quatorze et le quinze juillet, à vingt heures trente, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué *(convocations expédiées le 08/07/2014)* s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Alain GUILLAUME, Maire.
Affichage porte de la Mairie le 08/07/2014

Présents : MM. GUILLAUME Alain - ANDRE Philippe – MORIN Daniel - SAGUET Emmanuelle – CHEREL Nolwen - OLLITRAULT Michelle – SHEWARD Sandra – COJEAN François – NOGUES Loïc – THOMé Valérie - LE CLEZIO Valérie – GLOUX Ingrid - VANDEMBROUCQ Jean-Christophe

Absents : Mme BAUD Thérèse donne procuration à Mme SAGUET Emmanuelle
Mr LE MAINTEC Christophe donne procuration à Mr MORIN Daniel

Secrétaire de séance : Mr Philippe ANDRE

Objet : projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne

Mr Philippe ANDRE, adjoint, informe l'assemblée que l'enquête publique relative au projet de déviation de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne s'achève et que le dossier est consultable en Mairie.

Monsieur ANDRE précise que le rond-point de Colmain sera supprimé et que l'accès au bourg de St Caradec se fera par la sortie Parc d'activités de Bel-Air.

Quelques agriculteurs sont concernés par l'aménagement foncier et s'inquiètent de l'absence de réserve foncière.

L'assemblée n'a pas d'objection particulière à émettre concernant le dossier soumis à enquête publique si ce n'est qu'une attention particulière doit être portée à Caurel en direction du site de Beau-rivage.

FAIT ET DELIBERE A ST CARADEC, LES JOURS, MOIS ET AN SUSDITS.

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Maire,
Alain GUILLAUME

MAIRIE DE SAINT CARADEC (Côtes-d'Armor)

Acte rendu exécutoire
Après son envoi en Préfecture
De ST BRIEUC le 19/07/2014

MAIRIE DE SAINT CARADEC (Côtes-d'Armor)

Sujet: RE: RN164- entre Caurel et Colmain
De : "> PAPON Audrey (par Internet)" <Audrey.PAPON@fdsea22.fr>
Date : 12/09/2014 17:21
Pour : <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Une réunion de consultation a été organisée en partenariat avec la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor auprès des agriculteurs de la zone concernée. Aussi, la FDSEA 22 s'associe pleinement à l'avis remis par la Chambre d'agriculture au sujet de l'aménagement de la RN164 entre Caurel et Colmain.

Bien cordialement,

Didier Lucas,
Président de la FDSEA

-----Message d'origine-----
De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"
[mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr]
Envoyé : vendredi 5 septembre 2014 14:38
À : FDSEA22
Objet : RN164- entre Caurel et Colmain

Bonjour,
vous avez été destinataire du dossier de concertation relatif à l'aménagement de la RN164 entre Caurel et Colmain avec déviation de Mûr-de-Bretagne.
Le courrier de transmission du dossier au Président de la FDSEA, dont une copie est jointe, invitait à formuler un avis pour le 13 septembre 2014.
merci de m'indiquer si vous prévoyez de faire un avis formel et auquel cas de m'en adresser une copie par courriel.

cordialement

Alain BRAGUIER
DREAL BRETAGNE
0299334484

Fédération des Côtes d'Armor
pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique

FÉDÉRATION DÉPARTEMENTALE PÊCHE

Adresse
7 rue Jean Rostand
22440 Ploufragan

☎ : 02 96 68 15 40

🖷 : 02 96 68 15 41

: federationpeche22@orange.fr

Ploufragan, le mercredi 10 septembre 2014

DREAL Bretagne
Service Infrastructure Sécurité
Transports

3 avenue de la Préfecture
35 026 RENNES Cedex 09

Objet : Avis sur projet d'aménagement RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne
V/Réf. : IST-DMOI-PAP-D132
N/Réf. : ML 10-09-2014 / AD
Affaire suivie par Alain Dumont

Monsieur le Préfet,

Vous nous consultez sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagnet qui présente trois variantes de tracé. Sans porter un choix sur l'un des tracés proposés, les variantes qui minimisent dès le stade projet les impacts sur la continuité écologique et le comportement hydraulique des cours d'eau sont celles à privilégier.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,
Maurice Lebranchu

FÉDÉRATION DES CÔTES D'ARMOR POUR LA PÊCHE
et LA PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE
7, Rue Jean Rostand
22440 PLOUFRAGAN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

IST-DMOI - AB - A208

PREFET DES COTES-D'ARMOR

Direction départementale
des territoires et de la mer

Service eau, environnement,
forêt

Unités
eau et milieux aquatiques, et
forêt, faune, flore

Tél : 02.96.62.47.62
Fax : 02.96.33.29.05
ddtm-seef@cotes-
darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le 30 JUIL. 2014

REÇU LE
31 JUIL. 2014
DREAL/IST

Le directeur départemental
des territoires et la mer,
à

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement de Bretagne
Service infrastructures, sécurité, transports
(à l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE)
L'Armorique – 10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 Rennes cedex

OBJET : avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

REFER : V/courrier IST-DMOI-PAP-D132 du 12 juin 2014

En réponse à votre courrier cité en référence reçu dans mon service le 20 juin 2014, je vous prie de trouver ci-dessous mes remarques sur le projet d'aménagement :

Sur le volet « nature » :

Chacune des variantes 1, 2 et 3 traverse des espaces boisés classés (EBC). Dans le cas où l'une d'elle serait retenue, une mise en conformité des documents d'urbanisme sera nécessaire (déclassement des EBC concernés).

La variante 0 ne touche aucun bois.

La variante 2 (passage Nord) semble la moins impactante au regard des sites Natura 2000 ; en effet, la création d'un seul viaduc plus haut limitera les impacts sur les espèces et les habitats.

Si la variante choisie implique la destruction d'espèces protégées, il conviendra de demander au préalable une dérogation.

De même, toute destruction d'habitats d'intérêt communautaire devra faire l'objet d'une demande de dérogation et des compensations seront proposées.

.../...

Sur le volet « eau » :

Lors de la réalisation des ouvrages permettant le franchissement des cours d'eau, une attention particulière sera portée afin de ne pas créer d'obstacle à l'écoulement.

Les trois principales variantes proposées impactent une surface de zones humides semblable. Il conviendra de limiter la surface détruite et de proposer des mesures compensatoires qui seront soumises pour validation à mes services.

Dans cette perspective, l'inventaire des zones humides est disponible auprès du SAGE Blavet, il conviendra toutefois de le compléter et de l'affiner par des campagnes de terrain.

La variante Nord limitera les impacts sur les milieux aquatiques, si la solution 4 est retenue pour le passage du Poulancre avec la création d'un demi-échangeur à l'Est pour Caurel.

P/Le chef du service eau,
environnement, forêt,
Le responsable de l'unité
lutte contre les pollutions diffuses,

Bruno LEBRETON

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ENERGIE

Direction Interdépartementale des Routes Ouest

Service de l'Exploitation

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

Rennes, le 3 octobre 2014

Avis de la DIR ouest

RN 164 – Mise à 2x2 voies dans le secteur de Mur de Bretagne – Dossier de concertation

Nos réf. : 2014-09-20 N164 MUR de Bretagne (N°2)
Vos réf. : dossier de concertation
Affaire suivie par : Le Poulichet Loïc
loic.le-poulichet@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 02 99 33 47 49 – **Fax :** 02 99 33 47 72
Courriel : PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr

Cet avis fait suite au courrier de Pierre Alexandre Poivre (DREAL Bretagne/IST/MOAI) du 19 juin 2014, par lequel sont sollicités les services de la DIRO afin de donner l'avis du gestionnaire sur le projet soumis à la consultation du public en juin 2014 pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mur de Bretagne .

La mise à 2x2 voies de la RN164, est envisagée sur une longueur de 12km300 à 12km900 suivant les variantes et comprend la création :
- d'une section courante
- de deux échangeurs à chaque extrémité de la déviation de Loudéac,
- d'une voie de substitution

Ce nouveau tronçon se raccordera aux deux extrémités sur un réseau à 2x2 voies existant :
- à l'ouest au PR 68+000 : l'échangeur le plus proche est situé au PR 70 au niveau de Caurel
- à l'est au niveau du giratoire de Colmain au PR 53+500 : l'échangeur le plus proche est situé au PR 50 environ au niveau de St Caradec.

Le statut de la route est prévu en route express avec une vitesse de référence de 110km/h, et accès par deux échangeurs au niveau des RD767 et 81 avec un demi-échangeur « en option » à l'ouest.

Le présent avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs et ne porte pas sur les réseaux secondaires.

Nous adhérons à l'aspect sécurité du réaménagement de la N164 sur ce tronçon, qui est jalonné de carrefours au trafic conséquent avec des usages divers, et comme souligné dans l'enquête publique qualifiés comme accidentogènes.

Sur un plan général, les projets d'échangeur à lunettes nous conviennent : meilleure lisibilité des points d'échange favorables à la lutte contre les prises à contre-sens. Le positionnement des deux échangeurs complets sont quasiment identiques pour les 3 solutions ; nous n'avons pas de remarque majeure à formuler hormis pour la bretelle de sortie dans le sens Carhaix vers Mur de Bretagne à l'échangeur ouest. En effet, e tablier du passage supérieur de la RD 767 pourrait

perturber la visibilité de la potence informant des mentions de sortie ; (voire référence de visibilité de l'ICTAAL).

Ci-dessous, nous présentons nos éléments d'analyse au niveau de chaque variante.

Sur le tracé de la variante 1 (aménagement sur place)

La solution aménagement sur place impose d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients que cela peut générer en matière de gène à l'usager :
- ralentissement de la réalisation des travaux suite à la multiplication des phases d'exploitation
- nécessité d'un phasage exploitation conséquent
- contraintes pour l'exploitant : présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de manière plus fréquente de la signalisation temporaire.

Ces remarques sont très importantes dans la partie ouest, où la réutilisation de la voirie existante correspond plus à l'emprise qu'à la chaussée, donc nécessite une reconstruction de 2 chaussées nouvelles, chevauchant par alternance la chaussée existante.

La variante 2 dite variante nord :

Cette variante présente les cicatrices créées par des déblais ou remblais les moins nombreuses . Cet aménagement s'adapte le mieux à l'aspect entretien routier et à l'aménagement paysager. De plus, alors que toutes les solutions présentent un viaduc en traversée de la vallée de Poulancre. cette variante ne propose qu'un seul viaduc, mais plus élévé; il ne laisse pas d'autres traces dans le paysage au niveau du réseau secondaire, et les talus de déblais semblent nettement moins importants ce qui impliquerait moins d'entretien.

La variante 3 dite variante sud :

La variante sud présente une longueur plus importante, soit 700m environ de plus que les autres variantes, ce qui représente 5 % de l'ensemble de ce nouvel itinéraire. Les talus paraissent nombreux et de grande hauteur.

De plus cette variante propose un viaduc avec un rayon de 650m non déversé pour franchir la vallée de la Poulancre ; le rapport dévers/rayon correspond à une valeur minimale pour une catégorie L2 dans l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison. En considérant qu'un viaduc constitue une zone sensible en matière de viabilité hivernale (ex : variations de point de rosée différentes du reste de la section courante), il semblerait logique de tendre vers un rayon en plan nettement supérieur à 650m.

Le demi-échangeur *(en option)* :

Sans ce demi-échangeur on auraient :
- l'échangeur actuel de St Gelven, à l'ouest de Caurel, se situant au PR 70 ;
- le futur échangeur ouest de la déviation aux environs du PR 61+500. La distance les séparant est de 8000m environ.

Plus à l'est, l'échangeur existant de St Caradec (PR53+500), se situera à 7000m du futur échangeur « est » de la déviation (PR estimé à 57+000). La distance prévue entre les deux échangeurs est donc de 4500m environ.

Ces inter-distances entre point d'échange sont tout à fait conformes aux attentes d'un itinéraire en rase campagne sur le réseau DIRO ; l'ICTAAL précisant *« La distance entre deux points d'échange est en général d'une vingtaine de kilomètres ; mais il est normal qu'elle soit plus réduite à proximité de grandes agglomérations, dans la traversée de régions fortement peuplées et dans le cas de la transformation d'une route existante, ou qu'elle soit plus élevée dans d'autres contextes. ».*

Par contre, si l'on ajoute ce demi-échangeur, entre le nouvel échangeur est et l'échangeur de St Gelven, l'usager rencontrerait quatre échangeurs successifs sur 12 kms soit un échangeur tous les 4000m en moyenne. Si l'on peut admettre que cela fonctionne, on peut rappeler que la multiplicité et la proximité des points d'échanges, si elle améliore la desserte des zones traversées n'est pas souhaitable sur le plan de la sécurité, en rase campagne.

Nous préconisons donc de ne pas réaliser le demi-échangeur, du fait du maintien d'une voie de circulation en parallèle (ancienne nationale), et de la proximité des points d'échanges existants et à venir de Caurel.

D'autre part, le maintien de l'ex - voirie nationale en traversée de Caurel nous paraît d'un gabarit acceptable pour recevoir un trafic estimé à 1100v/j à l'horizon 2035 .

Si ce projet du demi échangeur venait à se réaliser , la variante dite « est » nous conviendrait le mieux, du fait d'une longueur et hauteur moindre du talus de déblai. De plus le giratoire à quatre branches sera plus petit que les autres : meilleure lisibilité, mieux vis à vis des situations de prise à contre-sens que les deux autres options, et vitesses pratiquées a priori plus faibles.

POINTS DIVERS :

Nous insistons pour que le transfert de domanialité soit réalisé à la mise en service de la nouvelle RN, pour éviter toute gestion de double itinéraire par le service gestionnaire de la DIRO. Et la domanialité des ouvrages d'art devra avoir été clairement identifiée en amont des travaux afin qu'il ne subsiste aucune ambiguïté entre les gestionnaires potentiels, le principe de rattachement de domanialité au gestionnaire de la voie portée étant à retenir.

Il convient d'établir en amont de toute esquisse de plans décors un schéma directeur local de signalisation directionnelle sur l'ensemble de cet itinéraire en collaboration avec les collectivités territoriales et la DIR ouest. Ce schéma reprendra les préconisations fixées par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Il faudra tenir compte des modifications qui auront été précisées sur les points d'échange des mentions vertes des échangeurs de raccordement N12/N164 et de celui de Rostronen N/164/D790.

Une voie de substitution est reconnue comme obligatoire dans le dossier DUP mais sans autres précisions ; nous rappelons qu'elle peut avoir une utilité de délestage ou d'itinéraire de substitution au trafic de la section courante, et de ce fait il doit mesurer une largeur d'au moins 6m de large pour permettre le croisement d'une déviation pour les deux sens de circulation.

Les principes généraux d'aménagement de routes qui conviennent le mieux à l'attente des gestionnaires de voirie de la DIRO sont repris dans un guide édité dans sa première version en juillet 2014. A ce niveau d'étude, les attentes de l'exploitant sont bien de limiter les hauteurs de grand talus, et dans le cas d'impossibilité de créer des cheminements d'entretien suffisamment larges et continu pour que l'entretien mécanique courant des dépendances vertes puisse se réaliser avec le moins de difficultés et dans le respect de la sécurité des agents.

Conclusion :

La variante nord retient le plus notre attention car elle présente l'itinéraire le plus court et prévoit un viaduc au tracé rectiligne, mieux intégré dans le paysage et qui constitue un point de repère pour un usager empruntant l'itinéraire N164 centre Bretagne ; d'autre part les talus de déblais prévus dans cette variante sont d'une hauteur plus adaptée aux contraintes d'entretien du CEI de la DIR Ouest.

Le directeur adjoint exploitation

Paul André

Copie à : District de St Brieuc
SEM
chrono PESR

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ENERGIE

Direction Interdépartementale des Routes Ouest

Service de l'Exploitation

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

Rennes, le 19 septembre 2014

Avis de la DIR ouest

RN 164 – Mise à 2x2 voies dans le secteur de Mur de Bretagne – Dossier de concertation

Nos réf. : 2014-09-20 N164 MUR de Bretagne
Vos réf. : dossier de concertation
Affaire suivie par : Le Poulichet Loïc
loic.le-poulichet@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 02 99 33 47 49 – **Fax :** 02 99 33 47 72
Courriel : PESR.SE.DIRO@developpement-durable.gouv.fr

Cet avis fait suite au courrier de Pierre Alexandre Poivre (DREAL Bretagne/IST/MOAI) du 19 juin 2014, par lequel sont sollicités les services de la DIRO afin de donner l'avis du gestionnaire sur le projet soumis à la consultation du public en juin 2014 pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mur de Bretagne .

La mise à 2x2 voies de la RN164, est envisagée sur une longueur de 12km300 à 12km900 suivant les variantes et comprend la création :
- d'une section courante
- de deux échangeurs à chaque extrémité de la déviation de Loudéac,
- d'une voie de substitution

Ce nouveau tronçon se raccordera aux deux extrémités sur un réseau à 2x2 voies existant :
- à l'ouest au PR 68+000 : l'échangeur le plus proche est situé au PR 70 au niveau de Caurel
- à l'est au niveau du giratoire de Colmain au PR 53+500 : l'échangeur le plus proche est situé au PR 50 environ au niveau de St Caradec.

Le statut de la route est prévu en route express avec une vitesse de référence de 110km/h, et accès par deux échangeurs au niveau des RD767 et 81 avec un demi-échangeur « en option » à l'ouest.

Le présent avis concerne la section courante et les bretelles d'échangeurs et ne porte pas sur les réseaux secondaires.

Nous adhérons à l'aspect sécurité du réaménagement de la N164 sur ce tronçon, qui est jalonné de carrefours au trafic conséquent avec des usages divers, et comme souligné dans l'enquête publique qualifiés comme accidentogènes.

Sur un plan général, les projets d'échangeur à lunettes nous conviennent : meilleure lisibilité des points d'échange favorables à la lutte contre les prises à contre-sens. Le positionnement des deux échangeurs complets sont quasiment identiques pour les 3 solutions ; nous n'avons pas de remarque majeure à formuler hormis pour la bretelle de sortie dans le sens Carhaix vers Mur de Bretagne à l'échangeur ouest. En effet, le tablier du passage supérieur de la RD 767 pourrait

perturber la visibilité de la potence informant des mentions de sortie ; (voire référence de visibilité de l'ICTAAL).

Ci-dessous, nous présentons nos éléments d'analyse au niveau de chaque variante.

Sur le tracé de la variante 1 (aménagement sur place)

La solution aménagement sur place impose d'une part de réaliser tous les travaux sous circulation, avec tous les inconvénients que cela peut générer en matière de gène à l'usager :
- ralentissement de la réalisation des travaux suite à la multiplication des phases d'exploitation
- nécessité d'un phasage exploitation conséquent
- contraintes pour l'exploitant : présence d'agents accrue pour le suivi et la mise en œuvre de manière plus fréquente de la signalisation temporaire.

Ces remarques sont très importantes dans la partie ouest, où la réutilisation de la voirie existante correspond plus à l'emprise qu'à la chaussée, donc nécessite une reconstruction de 2 chaussées nouvelles, chevauchant par alternance la chaussée existante.

La variante 2 dite variante nord :

Cette variante présente les cicatrices créées par des déblais ou remblais les moins nombreuses . Cet aménagement s'adapte le mieux à l'aspect entretien routier et à l'aménagement paysager. De plus, alors que toutes les solutions présentent un viaduc en traversée de la vallée de Poulancre, cette variante ne propose qu'un seul viaduc, mais plus haut ; il ne laisse pas d'autres traces dans le paysage au niveau du réseau secondaire, et les talus de déblais semblent nettement moins importants ce qui impliquerait moins d'entretien.

La variante 3 dite variante sud :

La variante nord présente une longueur plus importante, soit 700m environ de plus que les autres variantes, ce qui représente 5 % de l'ensemble de ce nouvel itinéraire. Les talus paraissent nombreux et de grande hauteur.

Le demi-échangeur *(en option)* :

Sans ce demi-échangeur on auraient :
- l'échangeur actuel de St Gelven, à l'ouest de Caurel, se situant au PR 70 ;
- le futur échangeur ouest de la déviation aux environs du PR 61+500. La distance les séparant est de 8000m environ.

Plus à l'est, l'échangeur existant de St Caradec (PR53+500), se situera à 7000m du futur échangeur « est » de la déviation (PR estimé à 57+000). La distance prévue entre les deux échangeurs est donc de 4500m environ.

Ces inter-distances entre point d'échange sont tout à fait conformes aux attentes d'un itinéraire en rase campagne sur le réseau DIRO ; l'ICTAAL précisant *« La distance entre deux points d'échange est en général d'une vingtaine de kilomètres ; mais il est normal qu'elle soit plus réduite à proximité de grandes agglomérations, dans la traversée de régions fortement peuplées et dans le cas de la transformation d'une route existante, ou qu'elle soit plus élevée dans d'autres contextes. ».*

Par contre, si l'on ajoute ce demi-échangeur, entre le nouvel échangeur est et l'échangeur de St Gelven, l'usager rencontrerait quatre échangeurs successifs sur 12 kms soit un échangeur tous les 4000m en moyenne. Si l'on peut admettre que cela fonctionne, on peut rappeler que la multiplicité et la proximité des points d'échanges, si elle améliore la desserte des zones traversées n'est pas souhaitable sur le plan de la sécurité, en rase campagne.

Nous préconisons donc de ne pas réaliser le demi-échangeur, du fait du maintien d'une voie de circulation en parallèle (ancienne nationale), et de la proximité des points d'échanges existants et à venir de Caurel.

D'autre part, le maintien de l'ex - voirie nationale en traversée de Caurel nous paraît d'un gabarit acceptable pour recevoir un trafic estimé à 1100v/j à l'horizon 2035 .

Si ce projet du demi échangeur venait à se réaliser , la variante dite « est » nous conviendrait le mieux, du fait d'une longueur et hauteur moindre du talus de déblai. De plus le giratoire à quatre branches sera plus petit que les autres : meilleure lisibilité, mieux vis à vis des situations de prise à contre-sens que les deux autres options, et vitesses pratiquées a priori plus faibles.

POINTS DIVERS :

Nous insistons pour que le transfert de domanialité soit réalisé à la mise en service de la nouvelle RN, pour éviter toute gestion de double itinéraire par le service gestionnaire de la DIRO. Et la domanialité des ouvrages d'art devra avoir été clairement identifiée en amont des travaux afin qu'il ne subsiste aucune ambiguïté entre les gestionnaires potentiels, le principe de rattachement de domanialité au gestionnaire de la voie portée étant à retenir.

Il convient d'établir en amont de toute esquisse de plans décors un schéma directeur local de signalisation directionnelle sur l'ensemble de cet itinéraire en collaboration avec les collectivités territoriales et la DIR ouest. Ce schéma reprendra les préconisations fixées par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Il faudra tenir compte des modifications qui auront été précisées sur les points d'échange des mentions vertes des échangeurs de raccordement N12/N164 et de celui de Rostronen N/164/D790.

Une voie de substitution est reconnue comme obligatoire dans le dossier DUP mais sans autres précisions ; nous rappelons qu'elle peut avoir une utilité de délestage ou d'itinéraire de substitution au trafic de la section courante, et de ce fait il doit mesurer une largeur d'au moins 6m de large pour permettre le croisement d'une déviation pour les deux sens de circulation.

Les principes généraux d'aménagement de routes qui conviennent le mieux à l'attente des gestionnaires de voirie de la DIRO sont repris dans un guide édité dans sa première version en juillet 2014. A ce niveau d'étude, les attentes de l'exploitant sont bien de limiter les hauteurs de grand talus, et dans le cas d'impossibilité de créer des cheminements d'entretien suffisamment larges et continu pour que l'entretien mécanique courant des dépendances vertes puisse se réaliser avec le moins de difficultés et dans le respect de la sécurité des agents.

Conclusion :

La variante nord retient le plus notre attention car elle présente l'itinéraire le plus court, le viaduc le plus intéressant sur le plan du paysage et de point de repère pour l'usager traversant l'itinéraire de la N164 dans son ensemble, ainsi que des talus de déblais d'une hauteur plus favorable à une gestion courante.

Le directeur adjoint exploitation

Paul André

Copie à : District de St Brieuc
SEM
chrono PESR

IST-Dnoi-AB. A243

REÇU LE
- 8 SEP. 2014
DREAL/IST

M. le PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 5 septembre 2014

Objet: projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mur de Bretagne
Dossier suivi par M. Pierre-Alexandre POIVRE.

Monsieur Le Préfet,

Vous m'avez invité à participer à la consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mur de Bretagne et je tiens tout d'abord vous en remercier.

Après avoir pris connaissance des documents fournis, mon point de vue, en tant que représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest, est de soutenir la variante 2, qui, à la lecture de l'analyse comparative, présente plusieurs points favorable et aucun inconvénient majeur.
D'un point de vue budgétaire, cette variante n'est pas la plus économique, mais c'est probablement pour les mêmes raisons.

Compte tenu des prévisions d'augmentation de trafic présentées dans les documents, il faut souhaiter que, comme pour tout le projet d'aménagement de la RN 164, les travaux puissent être menés dans un avenir proche afin d'améliorer les conditions de circulation et donc les conditions de sécurité.

Vous souhaitant bonne réception,
Veuillez recevoir, M. Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Ph QUINTIN
Psd Départemental
ACO Côtes d'Armor

Automobile Club de l'Ouest
Commission Départementale des Côtes d'Armor - 6 place Duguesclin 22.000 Saint-Brieuc
Tel : 02 96 33 16 20 e-mail : aco22@lemans.org

Saint-Brieuc, le 10 septembre 2014

Objet : Concertation publique - avis du Groupe Mammalogique Breton sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mur de Bretagne

Monsieur le préfet de la région Bretagne,

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mur-de-Bretagne fait actuellement l'objet d'une concertation publique. Dans ce cadre, le Groupe Mammalogique Breton, association régionale agrée pour la protection de la Nature et de l'Environnement, dont l'objet est, dans l'intérêt général et dans un but de préservation de la nature, d'engager toutes actions touchant à l'étude, à la gestion et à la protection des mammifères sauvages autochtones et de leurs habitats, vous transmet son avis sur ce projet.

Conformément au point de vue exprimé à plusieurs reprises lors des comités de suivis, le GMB considère que parmi les trois variantes de tracé soumises à concertation, une seule, la variante Nord, est de nature à éviter au mieux les impacts sur l'environnement, dont en particulier la destruction d'espèces protégées de mammifères sauvages telles que la Loutre ou les chiroptères, ainsi que le prévoit la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie*.

En effet, à l'inverse des deux autres variantes, la variante Nord, est la seule qui prévoit un franchissement de la vallée du Poulancre par un viaduc. Ce type d'ouvrage est le seul dont l'efficacité est avérée pour éviter et limiter les impacts sur les mammifères sauvages dans leur ensemble, que ce soit la surmortalité routière, ou le fractionnement des populations. Or, au niveau de ce franchissement du Poulancre, les enjeux naturels sont particulièrement sensibles puisqu'on y trouve, pour le seul groupe des mammifères, de nombreuses espèces protégées, dont la Loutre d'Europe (*Lutra lutra*) ainsi qu'une colonie de Petit rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*), toutes deux espèces d'intérêt communautaire de la Directive Européenne « Habitats, Faune, Flore » justifiant de la désignation d'un périmètre Natura2000 (FR5300035) sur cet espace.

* Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels. MEDDE, Octobre 2013.

● **Siège régional :** ✉ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 **contact@gmb.asso.fr**
● **Antenne des Côtes d'Armor :** ✉ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
● **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ✉ 1, quai Amiral de la Grandière, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
● **Antenne de Loire-Atlantique :** ✉ Le Bois Joubert, 44 480 Donges ☎ 06 35 15 71 03

Les deux autres variantes, qui ne présentent pas d'avantages significatifs sur la variante Nord pour l'ensemble des composantes du projet (coût, habitations ou surface agricole impactée, ou même faisabilité technique), présentent en outres, des impacts sur l'environnement et les milieux naturels bien plus importants que celle-ci, et ce malgré un aménagement couteux du franchissement du Poulancre par la variante Sud dont l'efficacité pour les mammifères n'est en aucun cas avérée.

Le GMB recommande donc le choix de la variante Nord pour la réalisation de ce projet, seule variante permettant réellement d'éviter et de limiter au mieux les impacts de celui-ci sur les populations de mammifères sauvages, très riches, de ce secteur. Nous rappelons également que le choix d'un autre tracé, outres les dégâts irréversibles faits au patrimoine naturel de ce pays de Guerlédan, présenterait le désavantage de fragiliser infiniment le projet du point de vue juridique, puisque dans ce cas les réglementations française (article L 411.1 du code de l'Environnement) et européennes (Directive 92/43/CEE) ne nous paraissent pas être respectées.

Par ailleurs, concernant le demi-échangeur de Caurel, il présente des impacts importants sur les milieux naturels, un coût très important, pour un service rendu aux usagers qui ne nous semble pas déterminant : gain de 2 à 3 minutes pour accéder à Caurel. Le GMB exprime donc un avis défavorable à l'intégration de ce demi-échangeur supplémentaire au projet.

Veuillez agréer, Monsieur le préfet de Région, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Groupe Mammalogique Breton,
le Président, Xavier GREMILLET

• **Siège régional :** ✉ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 **contact@gml asso.fr**
• **Antenne des Côtes d'Armor :** ✉ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
• **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ✉ 1, quai Amiral de la Grandière, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
• **Antenne de Loire-Atlantique :** ✉ Le Bois Joubert, 44 480 Donges ☎ 06 35 15 71 03

IST-D n°1 - AB - A252

DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
CONTRIBUTION INTERNE	**Division Biodiversité, Géologie et Paysages**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
BRETAGNE

Affaire suivie par :
Françoise Le Page. Tel : 02 99 33 44 48
Stéphanie Jouvin. Tel : 02 99 33 45 63
Luc Morvan.. Tel :02 99 33 44 91
Fax : 02 99 33 44 29
Réf : SPN-DBGP-n°507-2014

Destinataire de l'avis : service IST

REÇU LE
16 SEP. 2014
DREAL/IST

Département : Côtes d'Armor

Commune : Mûr-de-Bretagne

Demandeur : État (DREAL)

Nature du projet : Mise à 2x2 voies de la RN 164

Contexte règlementaire : Natura 2000, espèces protégées, paysages.

Objet :

Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne.

Contenu du dossier :

Le dossier présente trois variantes de tracé du projet de mise à 2X2 voies de la RN 164 entre les communes de Caurel et de Saint-Caradec, soit environ 11 km avec deux échangeurs (avec la RD 767 et la RD 81) et un demi-échangeur optionnel avec la RD 111.
Les tracés présentés à la concertation sont des tracés de principe et ne détaillent pas les emprises ni les ouvrages annexes (Ex : itinéraires de substitution, bassins de retenue...)
Les conditions sous chantier ne sont pas non plus présentées mais seront explicitées dans l'étude d'impact.
Les conditions de franchissement de la vallée de Poulancre font l'objet de quatre variantes exposées en annexe 6.
Le site Natura 2000 et les zones humides ne font pas l'objet d'une présentation dans le dossier de concertation. De même, les résultats des études « faune-flore » et « paysage », présentes dans les études préliminaires, ne sont pas reprises. L'absence de ces éléments ne facilite pas la compréhension des enjeux du patrimoine naturel du site.

La comparaison des variantes, à la page 15, n'inclut pas la variante 0.

Biodiversité :

Natura 2000 :

Le projet d'aménagement côtoie le site Natura 2000 FR5300035 « Forêt de Quénécan, vallée de Poulancre, landes de Liscuis et gorges du Daoulas. »

Mes remarques sur le document sont les suivantes :
- Page 13 : dans le zoom sur NATURA 2000, il convient d'enlever les termes "les contraintes imposées par la présence d'une zone Natura 2000 ».

Dans ce cadre, les objectifs des États membres de maintenir en bon état de conservation les espèces et habitats d'intérêt communautaire pourraient être rappelés (art L414-1 du Code de l'Environnement)
- Page 15 : il manque la mention de la Loutre dans le paragraphe sur les impacts sur la vallée de Poulancre. En effet, le projet pourrait entraîner la perturbation intentionnelle de cette espèce.
- Page 27 : Dans la gestion du chantier, il convient de s'assurer que la circulation des engins de chantier évite la RD 63 dans la vallée de Poulancre.
- Plans et annexes :les plans et annexes ne permettent pas de bien visualiser les emprises réelles du projet (déblais, remblais), et les ouvrages annexes comme les bassins de retenue, les itinéraires de substitution... Ces points seront à préciser dans l'étude d'impact.

Espèces protégées :

Le site comprend de nombreuses espèces protégées : la Loutre, le Campagnol amphibie, l'Escargot de Quimper et plusieurs espèces de chauves-souris (Grand rhinolophe et Petit rhinolophe, Grand murin, Murin de Daubenton). Le Groupe mammalogique breton a fait plusieurs prospections sur ce groupe d'espèces, exposées dans l'étude préliminaire.
A la page 15 du document, il importe de souligner que la variante « aménagement sur place » génère un impact notable non seulement sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre mais aussi sur les espèces animales protégées.
Dans le chapitre sur l'analyse comparée des trois variantes, la pertinence du tracé Nord vis-à-vis des espèces n'est pas suffisamment soulignée. Cette variante propose la réalisation d'un viaduc de 25 mètres de haut et est la moins dommageable pour la biodiversité, car elle offrira une bonne transparence pour la faune.
Les caractéristiques techniques des ponts, présentées pour les variantes « aménagement sur place » et Sud, ne présentent aucune garantie d'efficacité pour le transit des chiroptères.

Sites et paysages :

Le sujet du paysage n'est pas illustré dans le document de concertation, mais il ressort de l'analyse des variantes que l'aménagement sur place est le moins impactant.

Conclusion :

En conclusion, il est regrettable que le dossier ne soit pas plus explicite et argumenté sur les enjeux du patrimoine naturel. Le dossier d'études préliminaires qui avait été montré à SPN faisait état de résultats qui auraient pu être repris pour la bonne compréhension du sujet par le public.
Sous réserve de compléments à apporter au dossier sur les emprises du chantier, équipement et les conditions sous chantier, la variante Nord semble le moins empiéter et impacter le site Natura 2000.
Pour le franchissement du Poulancre, cette variante présente un intérêt majeur pour la biodiversité : réalisation d'un viaduc, pas de dérivation de cours d'eau, ni busage ni franchissement de route supplémentaire contraignants pour la circulation des espèces.

Par contre, l'aménagement sur place est préférable pour la protection du paysage.

La chargée de mission Natura 2000

Stéphanie Jouvin

L'inspectrice des sites

Françoise Le Page

Le chargé de mission Espèces, biodiversité

Luc Morvan

Visé le 11 septembre 2014,
par l'adjoint au chef du SPN

Philippe Arnould

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

IST-DMOI - AB - A208

PREFET DES COTES-D'ARMOR

Direction départementale
des territoires et de la mer

Service eau, environnement,
forêt

Unités
eau et milieux aquatiques, et
forêt, faune, flore

Tél : 02.96.62.47.62
Fax : 02.96.33.29.05
ddtm-seef@cotes-
darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le 30 JUIL. 2014

REÇU LE
31 JUIL. 2014
DREAL/IST

Le directeur départemental
des territoires et la mer,
à

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement de Bretagne
Service infrastructures, sécurité, transports
(à l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE)
L'Armorique – 10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 Rennes cedex

OBJET : avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

REFER : V/courrier IST-DMOI-PAP-D132 du 12 juin 2014

En réponse à votre courrier cité en référence reçu dans mon service le 20 juin 2014, je vous prie de trouver ci-dessous mes remarques sur le projet d'aménagement :

Sur le volet « nature » :

Chacune des variantes 1, 2 et 3 traverse des espaces boisés classés (EBC). Dans le cas où l'une d'elle serait retenue, une mise en conformité des documents d'urbanisme sera nécessaire (déclassement des EBC concernés).

La variante 0 ne touche aucun bois.

La variante 2 (passage Nord) semble la moins impactante au regard des sites Natura 2000 ; en effet, la création d'un seul viaduc plus haut limitera les impacts sur les espèces et les habitats.

Si la variante choisie implique la destruction d'espèces protégées, il conviendra de demander au préalable une dérogation.

De même, toute destruction d'habitats d'intérêt communautaire devra faire l'objet d'une demande de dérogation et des compensations seront proposées.

.../...

Sur le volet « eau » :

Lors de la réalisation des ouvrages permettant le franchissement des cours d'eau, une attention particulière sera portée afin de ne pas créer d'obstacle à l'écoulement.

Les trois principales variantes proposées impactent une surface de zones humides semblable. Il conviendra de limiter la surface détruite et de proposer des mesures compensatoires qui seront soumises pour validation à mes services.

Dans cette perspective, l'inventaire des zones humides est disponible auprès du SAGE Blavet, il conviendra toutefois de le compléter et de l'affiner par des campagnes de terrain.

La variante Nord limitera les impacts sur les milieux aquatiques, si la solution 4 est retenue pour le passage du Poulancre avec la création d'un demi-échangeur à l'Est pour Caurel.

P/Le chef du service eau,
environnement, forêt,
Le responsable de l'unité
lutte contre les pollutions diffuses,

Bruno LEBRETON

IST-DMOI-AB-A193

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

REÇU LE
24 JUIL. 2014
DREAL/IST

PREFET DES COTES D'ARMOR

Direction départementale
de la cohésion sociale

Mission Protection
Des Publics

Affaire suivie par :
Hélène MAZENS
Tél : 02.96.62 83 37
Fax : 02.96.68 84 20
Helene.mazens@cotes-darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, le 22 juillet 2014

Le Directeur Départemental
De la Cohésion Sociale des Côtes d'Armor

A

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement,
De l'Aménagement et du Logement de Bretagne
Service Infrastructure s Sécurité Transport
A l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE
10, rue Maurice Fabre
CS 96515

35065 RENNES CEDEX

Objet : Projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de MUR DE BRETAGNE

Monsieur le Directeur,

Ce dossier n'appelle pas de remarques particulières de la part de nos services.

Pour le Directeur Départemental
De la Cohésion Sociale
L'inspectrice

Hélène MAZENS

Région BRETAGNE

Le vice-président du Conseil régional de Bretagne
Besprezidant Kuzul-rannvro Breizh

Monsieur Patrick STROZDA
Préfet de la région Bretagne
3 avenue de la préfecture
35026 RENNES Cedex 9

Direction des transports terrestres et des mobilités
Service accessibilité et gares
Personne chargée du dossier : *Evan LETENDRE*
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire et routière
Tél. : 02 99 27 14 19
Courriel : evan.letendre@region-bretagne.fr

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances
N° : 50674/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 25 SEP. 2014

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

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 12 juin 2014, vous me faites part de l'organisation, par les services de l'État, de la concertation publique programmée du 10 juin au 11 juillet 2014 relative au projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mûr-de-Bretagne et sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur ce projet.

Le dossier de concertation afférent, annexé à votre courrier, a permis à la Région d'analyser les trois variantes proposées et ainsi de mesurer l'impact de celles-ci sur le territoire traversé. Ces variantes présentent des coûts assez proches à savoir 103 M€ pour la variante « aménagement sur place » et 101 M€ pour les variantes « sud » et « nord ».

La variante « aménagement sur place » apparaît comme la plus pénalisante pour le milieu humain (deux fois plus d'habitations impactées dans la bande des 100 m que les autres variantes) sans pour autant être la plus favorable pour le milieu agricole. D'autre part, cette variante présente un impact important sur la vallée du Poulancre, site Natura 2000 d'intérêt majeur de la zone d'étude. Cette variante nous semble être la moins pertinente.

La variante « sud », dont le tracé est identique à la variante « aménagement sur place » sur les deux tiers du tracé, notamment au droit de la vallée du Poulancre, se distingue par son contournement par le sud de la zone d'activités de GUERGADIC, préservant ainsi une possibilité d'extension de cette zone vers le nord. Pour le milieu agricole, cette variante présente un effet de « coupure » moins marqué que la variante « nord ».

.../...

La variante « nord » a le moins d'impact sur la vallée du Poulancre car elle prévoit la réalisation d'un viaduc qui permet de limiter les impacts sur les espèces remarquables, sur les zones humides et sur les boisements. Le tracé neuf de cette variante engendre une optimisation du mouvement des terres et de son intégration paysagère. Le parcellaire agricole est davantage impacté au droit de Curlan que pour les autres variantes.

L'avis de l'Autorité Environnementale sur la traversée de la vallée du Poulancre sera prépondérant et conditionnera fortement le choix du tracé. Sans présager de leur avis, il me semble que la recherche d'un tracé consensuel soit nécessaire de manière à préserver une extension possible de la zone d'activités de GUERGADIC vers le nord tout en réduisant l'effet de coupure pour le milieu agricole, traverser le plus respectueusement la vallée du Poulancre et mettre en valeur ce secteur touristique en intégrant le plus harmonieusement possible l'ensemble du tracé.

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

Le Vice-président en charge de la mobilité
et des transports,

Gérard LAHELLEC

Copie à : M.Poivre (DREAL)

Chambre d'agriculture
des Côtes d'Armor

Service territoire, économie
et environnement

☎ 02 96 79 22 12
CB/MCL
Dossier suivi par : Catherine Baudet
Objet : RN 164 Mur de Bretagne
Avis de la Chambre d'agriculture

Monsieur le Préfet
Préfecture des Côtes d'Armor
BP 2370

22023 ST BRIEUC cedex

Plérin, le 9 septembre 2014

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé pour avis le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de MUR de BRETAGNE en me demandant d'émettre un avis avant le 13 septembre 2014. Ce projet comporte plusieurs variantes que nous avons étudiées avec les responsables professionnels.

Vous trouverez ci-dessous les observations et réserves que nous émettons sur ce projet.

1. Choix de la variante

- Concernant l'impact sur la consommation du foncier

Parmi les 3 variantes soumises à la concertation, nous constatons que l'emprise foncière nécessaire à la réalisation du projet selon le dossier de concertation est proche dans les trois options, y compris la variante sur place pour laquelle nous aurions pensé qu'elle consommerait moins d'espace.

- Concernant les variantes Nord et Sud

Les impacts agricoles sont forts sur ces deux variantes. Cependant, l'analyse des critères concernant à la fois l'éloignement des sites d'exploitation, les effets de coupure logement de l'exploitant/site de production, les coupures du parcellaire, les possibilités de réorganiser le parcellaire, le rétablissement des accès nous font considérer la variante Sud comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations du secteur de Curlan/Le Botrain.

2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

Le positionnement de l'échangeur tel que présenté dans la variante Nord nous semble inacceptable et nous demandons que le positionnement de l'échangeur se fasse tel que présenté dans la variante Sud voire même légèrement plus au sud, quel que soit le choix du tracé final.
En effet, l'implantation retenue dans la variante Nord se situe au cœur du parcellaire d'une exploitation laitière tenue par un jeune agriculteur et correspond aux parcelles accessibles aux vaches laitières. L'implantation de l'échangeur tel que présenté dans la variante Sud se rapproche de la RN 164 actuelle et réduit l'impact sur cette exploitation. Nous souhaitons que toute solution en ce sens soit retenue.

FST-Dnoi - AB-A137

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES COTES D'ARMOR

PREFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE
23 JUIN 2014
COURRIER ARRIVEE

Ploufragan, le 20 JUIN 2014

Direction départementale de
la protection des populations

Service prévention des risques
environnementaux

Affaire suivie par : Patricia MENGUY
Tél : 02.90.90.90.40
Fax : 02.96.01.38.10
patricia.menguy@cotes-darmor.gouv.fr

Horaires d'ouverture :
9h00-12h00 14h00-17h00

RECU LE
24 JUIN 2014
DREAL/IST

BORDEREAU

à

Préfecture de la région Bretagne
Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports
3, avenue de la Préfecture
35026 RENNES Cedex09

OBJET : Aménagement de la RN 164.

Nombre de pièces	Désignation des pièces
1	Dossier de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr-de-Bretagne.

Pour le directeur et par délégation,
La chef du secteur administratif,

Yolande Hamon

Reçu DDPP22 Le
16 JUIN 2014

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

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

Rennes, le 12 JUIN 2014

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

à

destinataires in fine

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

P.J. : Dossier de concertation.

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

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

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

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

Patrick STRZODA

TOSCA 1460953

OSI / OSA / OM
Cour/Regt/Re/Rc/Pl/OM

DIR	SG	SPA	SSA	ENV	

Vu par : DLR :
copie ☐
nombre de p .....

→ non concerné - pas d'avis à émettre

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DES COTES-D'ARMOR

Direction départementale
des territoires et de la mer

Mission observation des
territoires, développement
durable et paysage

Affaire suivie par :
M. Edouard Morin
Tél. : 02 96 75 66 79
edouard.morin
@cotes-darmor.gouv.fr

Saint-Brieuc, 24 SEP. 2014

Le directeur départemental des territoires et de la mer

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne
Préfet d'Ille et Vilaine
Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Service infrastructures, sécurité, transports
L'Armorique - 10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES Cedex

OBJET : RN 164 – Avis concertation publique – Aménagement des secteurs de Plémet et Mûr -de-Bretagne

REFER : Transmissions des 12 et 19 juin 2014

Vous m'avez communiqué les dossiers de concertation publique relatifs aux projets d'aménagement de la RN 164 dans les secteurs de Mûr-de-Bretagne et de Plémet. Ces dossiers appellent de ma part les observations suivantes :

Dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

La majorité des accidents corporels est localisée au droit des carrefours de « Toul Houz » (RD 767) et « Pont Quémer » (RD 35), la suppression de ces deux intersections avec la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN 164.

Les impacts sur les milieux naturels des trois variantes sont difficilement différentiables, les principales coupures de vallée s'effectuant dans des secteurs identiques pour chaque variante. Toutefois, la création d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre, dans le cadre de la variante « nord », diminue sensiblement l'impact global du projet.

Dans le secteur de Plémet

Cette portion de la RN 164 contournant l'agglomération de Plémet a été une zone fortement accidentogène. De manière à y remédier, deux radars fixes de contrôle de vitesse ont été installés dans chaque sens de circulation avant les carrefours de « La Poterie » et « La Fourchette ». Comme pour le projet concernant le secteur de Mûr-de-Bretagne, la création d'échangeurs dénivelés sera une mesure très favorable pour l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon de la RN 164.

Concernant les impacts environnementaux, la variante « aménagement sur place » présente de forts avantages, notamment, pour la réduction du nombre de franchissement de cours d'eau, la gestion des continuités écologiques et la protection d'espèces, telles la loutre d'Europe et le campagnol amphibie.

Gérard FALLON

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DES COTES-D'ARMOR
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE CAUREL
SEANCE DU DIX-HUIT SEPTEMBRE 2014
Membres du Conseil Municipal : 11
Afférents au Conseil Municipal : 11
En exercice : 11
Qui ont pris part à la délibération : 11
L'an deux mille quatorze et le dix-huit septembre à dix-huit heures trente minutes, le Conseil Municipal de cette commune régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Mr Jean-Louis MARTIGNE, Maire de la commune de CAUREL.

Date de la convocation : le 13/09/2014
Date d'affichage : le 20/09/2014

Présents : Mr MARTIGNE. Mme JEGO. Mr LE DORNER. Mr COJEAN. Mr GUILLOÏC. Mr LOUARGANT. Mr NICOLAS. Mr LAHAY. Mme DROLEZ-COSSON. Mme DUCELLIER.
Absente excusée : Mme BURLOT donnant procuration à Mme JEGO.

Madame Annie DUCELLIER a été nommée secrétaire.

Route Nationale n° 164 - projet d'aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (secteur Caurel - Colmain) - projet du demi-échangeur.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents, le Conseil Municipal fait le choix du tracé Sud et envisage le projet du demi-échangeur version variante Est, dans le cadre du projet d'aménagement de la Route Nationale n° 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne - secteur Caurel - Colmain.

Pour extrait certifié conforme,

LE MAIRE,

MAIRIE DE CAUREL (Côtes d'Armor)

J.L. MARTIGNE

Pour le Maire
L'Adjoint délégué,
JEGO M.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
le 20 septembre 2014
et publication ou notification
du 20 septembre 2014

MAIRIE DE CAUREL (Côtes d'Armor)

Pour le Maire
L'Adjoint délégué,
JEGO M.

CIDERAL Communauté Intercommunale pour le DEveloppement de la Région et des Agglomérations de Loudéac	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 01 JUILLET 2014	

L'an deux mille quatorze, le Mardi 1er Juillet à 20 heures 30, les membres du Conseil Communautaire se sont réunis à la CIDERAL, sur convocation du Président par lettre en date du 25 Juin 2014.

Etaient présent(e)s :

Titulaires : Guy LE HELLOCO, Yohann HERVO, Jean-Louis MARTIGNE, Pierre-Yvon CORBEL, Sarah SABLE, Arlette MICHEL, Sébastien GILLOT, Benoît LARVOR, Jean-Yves MAHOUDO, Catherine JOURNEL, Laurence BOUVET, Anne CHARLES, Jean-Pierre GUILLERET, André LE TINNIER, Yvon LE JAN, Jean-Luc COLLEU, Daniel THOMAS, Isabelle COROUGE, Jean-Noël LAGUEUX, Jean-Pierre LE BIHAN, Martine CORMAN, Xavier HAMON, Gérard HUET, Christophe LE HO, Monique COLLET, Daniel MICHEL, Béatrice BOULANGER, André CREHIN, Jean-Pierre HUBERDEAU, Jean-Paul DUAULT, Gwénaëlle KERVELLA, Rodolphe LE BRETON, Joël CARREE, Romain BOUTRON, Elisabeth POINEUF, Patrick RAULT, Ange HELLOCO, Martine LONCLE, Benoît CONNAN, Pierrick LE CAM, Gail YOUMANS, Gilles THOMAS, Georges LE FRANC, Jocelyne BOUTIER, Pierre PICHARD, Laurent BERTHO, Mickaël DABET, Nicole LE COUEDIC, Christian LE RIGUIER, Jean-Yves HARNOIS, Guy QUERE, Daniel LE GOFF, Louisette LE MERRER, Yves LE PLENIER, Danielle LEFILLEUL.

Suppléant(s) :

Etaient absents excusés : Paulette GICQUEL, Marylise BESNARD (pouvoir à Mme Béatrice BOULANGER), Isabelle LE BRIS, Julien DAVID (pouvoir à Mr André CREHIN), Odile LE STRAT, Elodie BOUTBIEN (pouvoir à Mr Romain BOUTRON), Alain GUILLAUME, Thérèse BAUD, Joseph COLLET.

Etaient absents : Annie ROBERT, Marie-Claire MIHAMI, Francis BERNARD.

Personnel administratif : Franck LE PROVOST.

La Présidence de séance est assurée par Monsieur Guy LE HELLOCO, Monsieur Laurent BERTHO est désigné comme secrétaire de séance. Monsieur le Président ayant constaté que 55 membres sur 67 sont présents, déclare que le Conseil Communautaire peut valablement délibérer.

- **CC – 2014.173 RN 164 – DESSERTE DU SECTEUR OUEST DE PLEMET ET DU SECTEUR DE CAUREL - BEAURIVAGE**

Nœud de communication breton, la RN 164 constitue un enjeu de développement pour le territoire de la communauté de communes CIDERAL, ou transitera un mélange des flux locaux et nationaux.
Le projet de RN 164 porté par l'État tel que prévu à ce jour, ne semble pas offrir toutes les conditions de desserte optimale pour le secteur Ouest de PLEMET et le secteur de CAUREL / Beaurivage.
Afin de répondre aux enjeux de développement, d'attractivité, de dynamisme économique et touristique, la CIDERAL considère qu'il est primordial de revoir la desserte et l'accessibilité de ces deux secteurs.

C'est dans cette perspective que **les membres du Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :**

1. Réclame à l'Etat un échangeur complet pour desservir le secteur Ouest de la commune de PLEMET.

2. Réclame à l'Etat un demi-échangeur pour desservir la commune de CAUREL et en particulier le site touristique de Beaurivage.

Certifié exécutoire
Par publication et envoi à la Préfecture le 09 JUIL. 2014
Le Président
Guy LE HELLOCO.

En exercice : 67
Présents : 55
Pouvoirs : 3
Participants au vote : 58
Pour : 58
Contre : 0
Abstentions : 0

CIDERAL PAYS de LOUDÉAC COTES D'ARMOR

Fait et délibéré en séance le 01/07/2014.
Pour extrait conforme,

Le Président,
Guy LE HELLOCO.

CIDERAL PAYS de LOUDÉAC COTES D'ARMOR

IST-DM-I-AB-A201

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-CONNEC

SEANCE DU MARDI 22 JUILLET 2014

Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 11
présents : 09
votants : 09

ARRIVE LE
28 JUIL. 2014
A LA SOUS-PRÉFECTURE
DE GUINGAMP

Date de convocation : 17 juillet 2014

L'an deux mil quatorze, le vingt-deux juillet à vingt heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur LE LOSTEC Rolland, Maire.

Présents : Mr LE LOSTEC Rolland. Mr AUREGAN Pascal. Mr GALLERNE Jean-Noël. Mme LE BIHAN Christine. Mr AUFFRET Jean-Pierre. Melle LE METAYER Nadine. Mme LEMONNIER Valérie Mr CABON Gilbert. Mr BELHEN Frédéric.

Absents : Mme LE GUYADER-BARENTIN Ghislaine et Mr BOCHER Pierrick.

Mr AUFFRET Jean-Pierre a été nommé secrétaire.

2014 / 03
Objet: Projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne

Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne. L'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014.

Le Conseil Municipal prend connaissance du dossier de concertation relatif à ce projet d'aménagement.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, émet un avis favorable à ce projet d'aménagement, notamment concernant le positionnement de l'échangeur du Coët-Prat.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire
Rolland LE LOSTEC.

MAIRIE DE ST-CONNEC 22590

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-préfecture
et publication ou notification
le 25 JUIL. 2014
Le Maire,
Rolland LE LOSTEC

MAIRIE DE ST-CONNEC 22590

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHE

SEANCE DU MARDI 16 SEPTEMBRE 2014

Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 11
présents : 11
votants : 11

Date de convocation : 10 septembre 2014

L'an deux mil quatorze, le seize septembre, à vingt heures trente minutes, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur BERTHO Laurent, Maire.

Présents: BERTHO Laurent. JAGLIN Jean-Pierre. LE GAC Michelle. JEGOU Yann. LE DUAULT Patrick. ROBIN Sylvie. JAGLIN Cyrille. MACE Marie-France. ROTTER Chantal. DAWSON Collin. LE MAUX Jacqueline.

Absent : (Néant)

Mme MACE Marie-France a été nommé secrétaire.

2014 / 01
Objet: Mise à 2 x 2 voies de la R.N. 164 – Aménagement du secteur de Mûr de Bretagne : Avis du Conseil Municipal

L'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne.

Une concertation publique sur ce projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014. Pendant cette période, chacun a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

A l'automne 2014, sont prévus le bilan de la concertation et le démarrage de l'étude de la solution retenue.

Trois variantes sont proposées :

- Variante « Aménagement sur place »
- Variante Nord
- Variante Sud

Le Conseil Municipal prend connaissance des trois variantes. Il est invité à donner un avis consultatif.
Le Conseil Municipal de Saint-Gilles-Vieux-Marché émet les préconisations suivantes :
« Le tracé de la variante sud semble la moins défavorable. Mais la nécessité d'un second viaduc ne semble pas opportune pour les véhicules en provenance de la vallée de Poulancre. En effet, l'accès à la 4 voies par une bretelle passant par « Rossuliet » pour les camions est totalement inadaptée aux conditions hivernales. Il serait préférable de maintenir la RN 164 jusqu'à Pont Quémer pour pouvoir accéder directement à la 4 voies dans les deux sens. »

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Laurent BERTHO.

MAIRIE de St-GILLES-VIEUX-MARCHE (Côtes-d'Armor)

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification
le 24 SEP. 2014
Le Maire,
Laurent BERTHO.

MAIRIE de St-GILLES-VIEUX-MARCHE (Côtes-d'Armor)

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-GUEN

SEANCE DU JEUDI 11 SEPTEMBRE 2014

Date de Convocation : Mercredi 3 Septembre 2014
Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 11
présents : 11
votants :11

L'an deux mil quatorze, le onze septembre, à vingt heures trente, le Conseil Municipal s'est réuni en séance ordinaire, sous la présidence de M DABET Mickaël, Maire.

Présents : M. DABET. Mme BARBU. M LE GOFF. M. BAGOT, adjoints. MM. LACOSTE. CADAIN. DESBOIS. LE MARCHAND. Mme LE CLEZIO. Mme BERTHO. M. ROCABOY.

Madame Isabelle BARBU a été nommée secrétaire

2014/4
Mise à 2x2 voies de la RN164 – Aménagement du secteur de Mûr de Bretagne : avis du Conseil

Monsieur le Maire rappelle à l'assemblée que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour le mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique sur se projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014 sur la base de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période chaque administré a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.
A l'automne 2014, sont prévus le bilan de la concertation et le démarrage de l'étude de la solution retenue.
Le Conseil municipal est invité à donné un avis consultatif.
Variante « aménagement sur place »
La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancre. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.
Variante Nord
La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164

actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

Variante Sud

La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancre. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN 164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet.

Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2.3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

Monsieur le Maire invite le conseil à prendre position sur les différents tracés précisant que tous les tracés impactent la population.

Considérant les enjeux de mobilité et de sécurité : favoriser et fluidifier les déplacements tout en améliorant la sécurité routière

Considérant les enjeux de développement en matière démographique, économique agricole et touristique,

Considérant les enjeux environnementaux,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

EST FAVORABLE à l'unanimité, au tracé de la variante sud, la variante sud impactant un nombre d'habitations plus limité ainsi que sur la zone NATURA 2000.

EST SATISFAIT du double échangeur prévu dans la variante sud au niveau de Coët Prat.

DEMANDE à être associé pour l'appellation des échangeurs. Le Conseil Municipal insiste également sur l'importance de la signalétique ayant un impact fort sur l'identité du territoire à savoir Guerlédan.

ANNULE ET REMPLACE LA DELIBEARTION
TRANSMISE LE 19/09/2014

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire,
Mickaël DABET

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification
le 24/09/2014
Le Maire,
Mickaël DABET

IST-DMOI-AB-A149

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

REÇU LE
30 JUIN 2014
DREAL/IST

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale
des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par
Jean-Yves TINEVEZ
Ingénieur de recherche
Poste : 02 99 84 59 02
jean-yves.tinevez@culture.gouv.fr

Réf : SRA / 14-490

Rennes, le 26 JUIN 2014

Le Directeur régional des affaires culturelles

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – Service infrastructures sécurité transports
A l'attention de M. P-A. Poivre
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 09

Objet : Projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne
Réf : Votre courrier IST-DMOI-PAP-D132 du 12 juin 2013
P.J. : 2 cartes

Par courrier ci-desssus référencé vous avez consulté la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie, dans le cadre du projet cité en objet.

En réponse, je vous informe que, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur (code du patrimoine, Livre V), le projet fera l'objet d'un arrêté de prescription de diagnostic archéologique préalable aux travaux, en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement.
En l'état actuel de ces connaissances, vous trouverez ci-joint les sites archéologiques recensés par le Service régional de l'archéologie sur les projets d'emprise ou à proximité et leur localisation (cf. plans joints) :

variante nord :

- Mûr de Bretagne – Cualan / n° 22-158-0006 : habitat âge du Fer
- Mûr de Bretagne – Le Botrain / n° 22-158-0007 : enclos
- Mûr de Bretagne – Le Botrain / n° 22-158-0010 : menhir néolithique
- Mûr de Bretagne – Le Botrain / n° 22-158-0020: enclos

variante sud :

- Mûr de Bretagne – Kerbotin / n° 22-158-0017 : habitat âge du Bronze/âge du Fer
- Mûr de Bretagne – Kerhotez / n° 22-158-0008 : habitat âge du Bronze/âge du Fer
- Saint-Guen – Coët Prat / n° 22-298-0002 : enclos

variante « sur place » :

- Mûr de Bretagne – Kerbotin / n° 22-158-0017 : habitat âge du Bronze/âge du Fer

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

Direction régionale des affaires culturelles
Hôtel de Blossac, 6 rue du Chapitre, CS 24405, 35044 RENNES cedex
Téléphone 02 99 29 67 67 - Télécopie 02 99 29 67 99
http://www.bretagne.culture.gouv.fr

Pontivy Communauté

Pontivy, le 15 septembre 2014

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

Affaire suivie par : Pierre Alexandre POIVRE

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

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 12 juin 2014, vous avez transmis à la communauté de communes le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne.

Je vous informe que les membres du bureau communautaire réunis en séance le 10 septembre dernier ont décidé de suivre l'avis du conseil municipal de sa commune membre et se sont prononcés en faveur de la variante Sud.

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

La Présidente
Christine LE STRAT

Ch. Le Strat
Pontivy Communauté

1 Place Ernest Jan
BP 96 - 56303 Pontivy Cedex
tél. : 02 97 25 01 70
fax : 02 97 25 63 69
www.pontivy-communaute.fr
mel : info@pontivy-communaute.fr

Accueil du public :
du lundi au vendredi
de 9h à 12h et de 14h à 17h

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES COTES D'ARMOR

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
Fax : 02 99 54 85 23
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
Réf. : IST-DMOI-PAP-D242

Saint-Brieuc, le 17 DEC. 2015

LE PRÉFET

à

VOIR LISTE DES DESTINATAIRES

Objet : Aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)
Validation des modalités de la nouvelle phase de concertation publique

Par courrier en date du 13 novembre 2015, je vous ai sollicité pour avis avant le 8 décembre 2015 sur les modalités d'organisation de la nouvelle concertation publique envisagée en tout début d'année 2016 dans le cadre des études de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Suite à l'avis favorable des communes de Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen, Saint-Gilles-Vieux-Marché et Caurel et de la Région Bretagne, les modalités suivantes sont validées :

- durée de 4 semaines, entre le 18 janvier et le 12 février 2016
- mise à disposition du dossier de concertation sur Internet et dans les six mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Caradec, Saint-Guen et Saint-Connec
- possibilité d'émettre un avis par courriel, courrier ou sur registre disponible en mairie
- organisation d'une réunion publique à Mûr-de-Bretagne avec mise à disposition d'une salle par la commune
- communication amont par voie de presse, Internet, courriers dans les boîtes aux lettres
- l'ensemble des avis, y compris ceux des collectivités et des autres partenaires institutionnels, devront parvenir avant le 12 février 2016.
- l'objet de la concertation sera de recueillir les avis sur les études complémentaires menées et en particulier sur l'analyse comparative des trois variantes de tracé, en vue de choisir la solution à approfondir et porter à enquête publique préalable à la DUP.

Le Préfet,

Pierre Lambert

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

—

Membres du comité de suivi

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor

Monsieur le Sous-Préfet de Guingamp

Monsieur le Président du conseil régional de Bretagne

Monsieur le Président du conseil départemental des Côtes d'Armor

Madame Céline Guillaume, Conseillère Départementale du canton de Mûr-de-Bretagne

Monsieur Loïc Roscouet, Conseiller Départemental du canton de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Maire de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Maire de Caurel

Monsieur le Maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché

Monsieur le Maire de Saint-Guen

Monsieur le Maire de Saint-Connec

Monsieur le Maire de Saint-Caradec

Monsieur le Président de la communauté de communes de la CIDERAL

Madame la Présidente de la communauté de communes de PONTIVY Communauté

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

Monsieur le Président du Pays du Centre Bretagne

Monsieur le Président du Pays de Pontivy

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

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

Monsieur le Président de Bretagne Vivante

Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton

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

Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes de l'Ouest

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES COTES D'ARMOR

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

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
Fax : 02 99 54 85 23
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
Réf. : IST-DMOI-PAP-D220

Saint-Brieuc, le 13 NOV. 2015

LE PRÉFET

à

VOIR LISTE DES DESTINATAIRES

Objet : Aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)
Préparation et organisation d'une nouvelle phase de concertation publique

Lors du dernier comité de suivi des études de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, il a été retenu l'objectif de mener une nouvelle phase de concertation publique en tout début d'année 2016.

Par le présent courrier, je vous sollicite tout d'abord pour avis sur les **modalités d'organisation de cette nouvelle concertation.** Je propose en effet qu'elles soient les suivantes :

- durée de 4 semaines, entre le 18 janvier et le 12 février 2016
- mise à disposition du dossier de concertation sur Internet et dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Caradec, Saint-Guen et Saint-Connec
- possibilité d'émettre un avis par courriel, courrier ou sur registre disponible en mairie
- organisation d'une réunion publique à Mûr-de-Bretagne avec mise à disposition d'une salle par la commune
- communication amont par voie de presse, Internet, courriers dans les boîtes aux lettres
- l'ensemble des avis, y compris ceux des collectivités et des autres partenaires institutionnels, devront parvenir avant le 12 février 2016.
- l'objet de la concertation sera de recueillir les avis sur les études complémentaires menées et en particulier sur l'analyse comparative des trois variantes de tracé, en vue de choisir la solution à approfondir et porter à enquête publique préalable à la DUP.

Par ailleurs, je vous transmets pour avis également le **projet de dossier de concertation publique.** Nous aurions du échanger sur ce projet de document lors du comité de suivi du 27/11/2015, reporté en raison de la période de réserve électorale. Il me semble opportun de bien partager les messages portés par ce dossier, pour éviter toute ambiguïté et ne pas perturber la bonne conclusion de la concertation : celle-ci devra en effet permettre d'atteindre un consensus pour ne pas retarder l'opération.

Le projet de dossier transmis n'est pas totalement finalisé et sera encore enrichi sur certains points (analyse comparative plus détaillée sur l'enjeu agricole avec des entretiens individuels en cours de réalisation, insertion des éléments de rendu de la maquette « 3D » en cours de finalisation). Il vous permet néanmoins d'ores et déjà de vous approprier les conclusions des études menées, afin de préparer votre avis formel du début d'année 2016.

Je vous invite à me faire part de toute remarque de fond ou de forme sur ce document : informations manquantes, formulations vous paraissant imprécises ou incorrectes, plans et illustrations...

Au regard de l'échéance rapprochée de la concertation, je vous remercie de me faire part de votre avis sur les modalités et le projet de dossier d'ici le **8 décembre 2015 au plus tard**. Aucun formalisme particulier comme une délibération ne s'impose, vous pouvez faire part de vos remarques sous la forme qui vous conviendra le mieux, directement auprès des services de la DREAL le cas échéant.

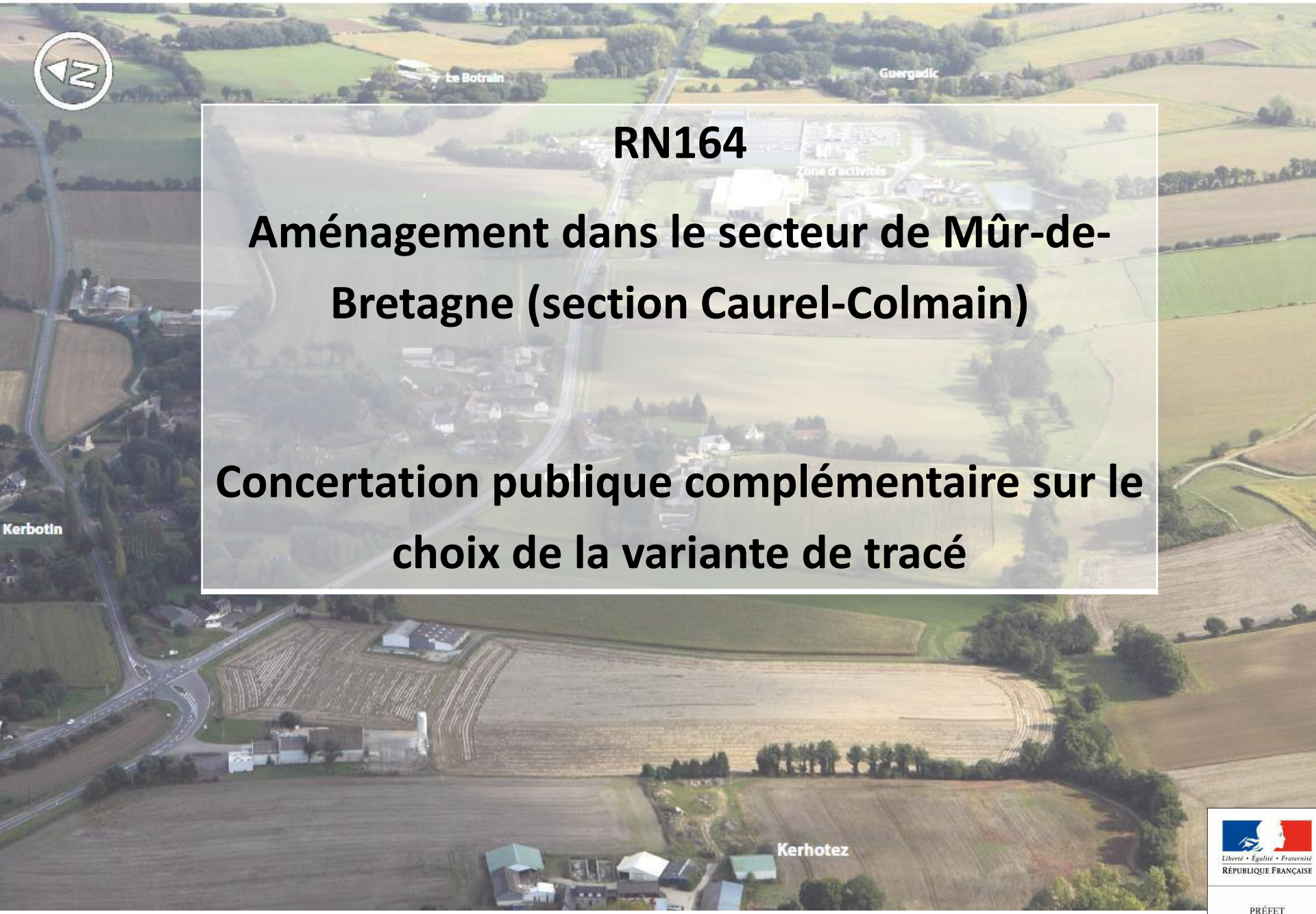
Le Préfet,

Pierre Lambert

RN164

Aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)

Concertation publique complémentaire sur le choix de la variante de tracé



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Contenu

1. POURQUOI UNE NOUVELLE CONCERTATION ?

→ Résumé du dossier

L'État, maître d'ouvrage du projet, a pour ambition de finaliser la mise à 2x2 voies de la RN164 entre Châteaulin et Montauban de Bretagne. L'aménagement de 11 km dans le secteur de Mûr-de-Bretagne fait partie de ce programme global.

Une première concertation sur le projet de mise à 2x2 voies dans ce secteur de Mûr-de-Bretagne s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public 3 variantes de tracé («Aménagement sur Place », « Nord », « Sud ») et l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, la concertation, si elle a conduit à éliminer la variante «Aménagement sur Place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud » .

L'Etat a donc proposé aux acteurs locaux de mener une seconde phase d'étude permettant en particulier :

- d'étudier une variante « Mixte » combinant certaines des parties des variantes « Nord et Sud »

-d'approfondir et optimiser les conditions de franchissement de la vallée du Poulancre par les différentes variantes, qui se fait par un viaduc, afin de bien préciser la faisabilité technique, le coût, les conditions d'insertion paysagère, les impacts environnementaux…

Ce sont les résultats de ces approfondissements qui sont exposés dans le présent dossier. Il s'agit toujours, à l'issue de cette nouvelle phase de concertation, de retenir un tracé préférentiel à approfondir ensuite.

→ Ce nouveau temps d'information et d'échange qui va se dérouler du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 offre la possibilité aux collectivités, habitants des communes ainsi que tous les utilisateurs de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires réalisées et de s'exprimer à nouveau sur le projet.

→ Comment participer ?

- Une réunion publique se tiendra le 27 janvier à 18h30 à la Halle aux Loisirs à Mûr-de-Bretagne.

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

-Un registre de la concertation :

Disponible en mairies pendant la période de concertation. Vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

-**Le recueil des avis:**

Vous pouvez donner votre avis ou poser vos questions par courriel à l'adresse :

rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr ou par voie postale à l'adresse :

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

10, rue Maurice Fabre – CS 96515

35065 Rennes Cedex

2. RAPPEL DU CONTEXTE DU PROJET : L'AMENAGEMENT DE LA RN164, PRIORITE DU VOLET MOBILITE DU CPER

La RN164 est l'axe routier du Centre Bretagne qui relie la RN165 au niveau de Châteaulin à la RN12 au niveau de Montauban de Bretagne. Sur 162km, la RN164 traverse successivement les départements d'Ille-et-Vilaine, des Côtes d'Armor et du Finistère.

La RN164 joue une double fonction :

- Desservir la Bretagne centrale par une liaison de desserte régionale est-ouest qui participe à l'intégration de plusieurs agglomérations dans le réseau routier : Loudéac, Mûr-de-Bretagne, Rostrenen, Carhaix …
- Offrir un itinéraire alternatif de circulation aux deux grands axes littoraux que sont les RN12 au nord (St-Brieuc, Morlaix, Brest) et la RN165 au sud (Vannes, Lorient et Quimper), où les traversées d'agglomération connaissent une relative congestion.

Depuis les années 80, l'Etat a lancé la réalisation progressive de mise à 2x2 voies afin de sécuriser cet axe et permettre le désenclavement du Centre Bretagne favorisant ainsi son développement économique et touristique.

Cette volonté a été réaffirmée dans le Contrat de Projets Etat-Région 2015-2020 signé le 11 mai 2015, en cohérence avec le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de Région. L'aménagement de la RN164 bénéficie ainsi d'un investissement exceptionnel de 237 M€ (sur les 272 M€ dédiés aux investissements routiers), assuré en général à 50% par l'État et à 50% par la Région.

Dans ce cadre, l'opération de mise à 2x2 voies dans le secteur de Mûr-de-Bretagne est inscrite pour un montant de 3.65 M€ permettant de financer l'ensemble des études, procédures réglementaires et acquisitions foncières nécessaires pour toute la section, dans le but d'une réalisation dans le cadre d'une prochaine contractualisation Etat/Région après 2020.

3. RAPPELS HISTORIQUES DE LA PREMIERE CONCERTATION

Cette partie rappelle les principaux éléments qui ont été présentés lors de la concertation publique qui s'est déroulée entre juin et juillet 2014, et les conclusions qui en avaient été tirées.

A l'issue d'un travail d'études mené en 2012-2013 et qui avait comparé de nombreux scénarios d'aménagement, trois variantes ont été retenues pour être soumises à une concertation publique : l'aménagement dit « sur place », le tracé nord et le tracé sud.

Au cours de la concertation, la question de la création d'un échangeur supplémentaire pour desservir Caurel avait également été posée.

3.1. Les trois variantes de tracé présentées au cours de la première concertation

Chaque variante prévoit deux échangeurs au positionnement quasiment identique :

- à l'ouest, un échangeur avec la RD 767
- à l'est, un échangeur avec la RD 35 et situé au niveau de la RD81.

➔ La variante « Aménagement sur place »

La variante « aménagement sur place » s'inspire du tracé « historique » qui avait fait l'objet, en 1997, d'une déclaration d'utilité publique, sur une partie de la section, à la hauteur de Mûr-de-Bretagne. Elle va cependant plus loin, puisqu'elle comprend aussi la déviation de Caurel, à l'ouest, et va jusqu'à Colmain, à l'est.

Elle vise à réutiliser au maximum le tracé actuel de la RN 164.

➔ La variante Nord

Sur la partie comprise entre l'extrémité ouest du projet et l'usine Senan, la variante nord suit le même tracé que la variante «aménagement sur place ».

Elle passe, ensuite, au nord de cette dernière pour dévier le carrefour de Toul Louz et la station de pompage, puis au sud de la RN164 actuelle, avant de traverser la vallée de la Poulancre.

Le tracé se fraye, ensuite, un chemin dans le bois situé à l'est de la RD63, passe au nord du lieu-dit de « Kerbohalen » et rejoint le secteur de la zone d'activités de Guergadic. Il passe entre le garage automobile et le lieu-dit « Le Botrain », rejoint ensuite la RN 164 actuelle et la longe au sud jusqu'à l'extrémité est du projet qui correspond au raccordement à la section actuelle à 2x2 voies.

➔ La variante Sud

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

→ Les enjeux liés au franchissement du Poulancre

La zone d'étude traverse le Site Natura 2000 de la vallée du Poulancre, très sensible sur le plan environnemental, avec la présence d'espèces et d'habitats protégés au niveau national voire européen. Son franchissement dans des conditions limitant les impacts est une des conditions de réussite du projet.

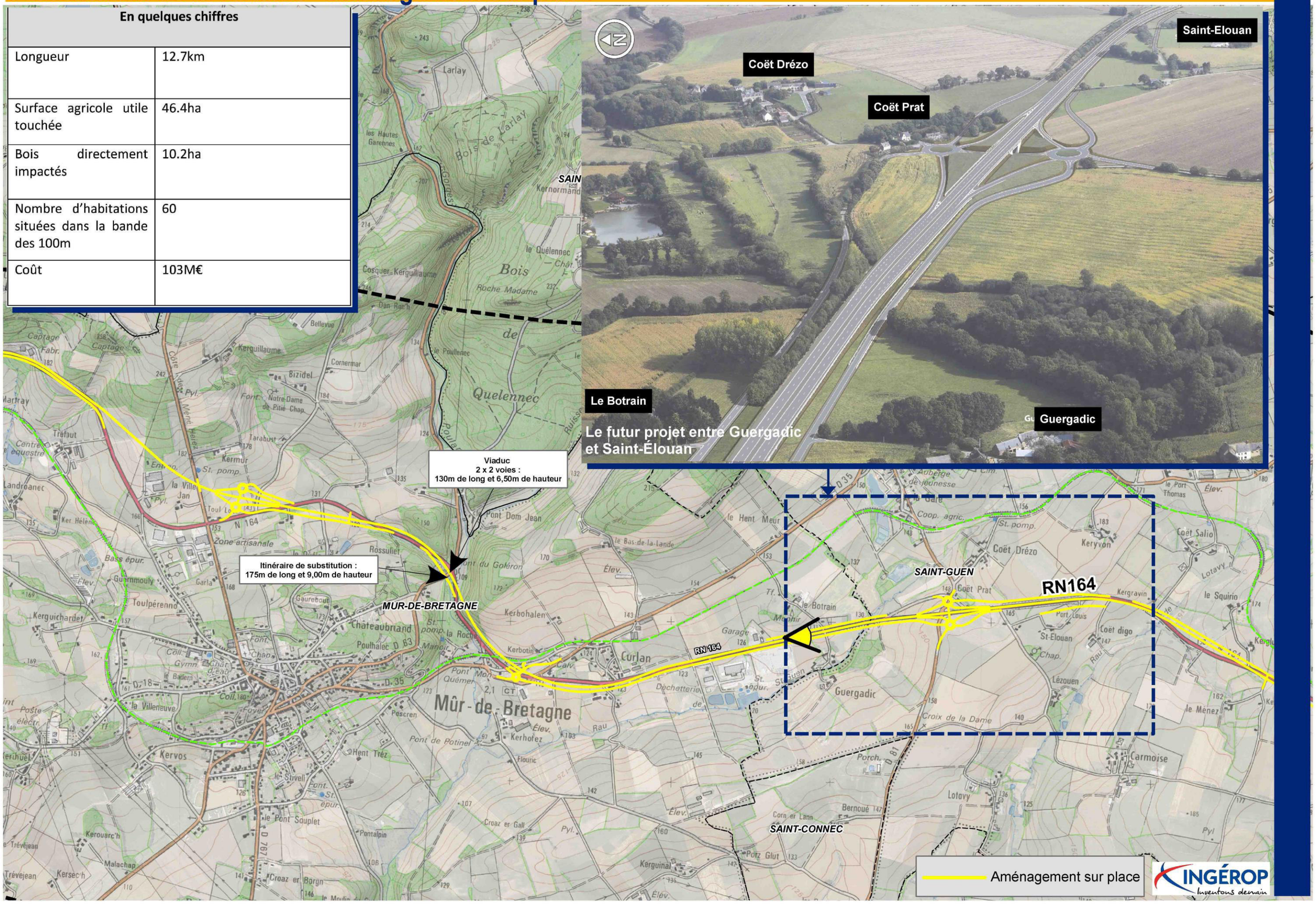
Pour les variantes « Aménagement sur Place » et «Sud», le franchissement s'effectue grâce à deux viaducs : le premier, destiné à la circulation de la future 2x2 voies s'élève à 6.50m de hauteur sur une longueur de 130 m ; le second, voué à l'itinéraire de substitution (pour les véhicules non autorisés sur la RN164 et le désenclavement local), sera un peu plus long (175m).

Pour la variante Nord, le franchissement est réalisé grâce un viaduc d'environ 250m de long et 25 m de hauteur. Un seul viaduc est nécessaire, l'ancienne route servant d'itinéraire de substitution.

Le nombre, les caractéristiques (hauteur basse) et la localisation des viaducs des variantes «Aménagement sur Place » et « Sud » présentent a priori des impacts paysagers et environnementaux bien plus notables que dans le cas de la variante « Nord ».

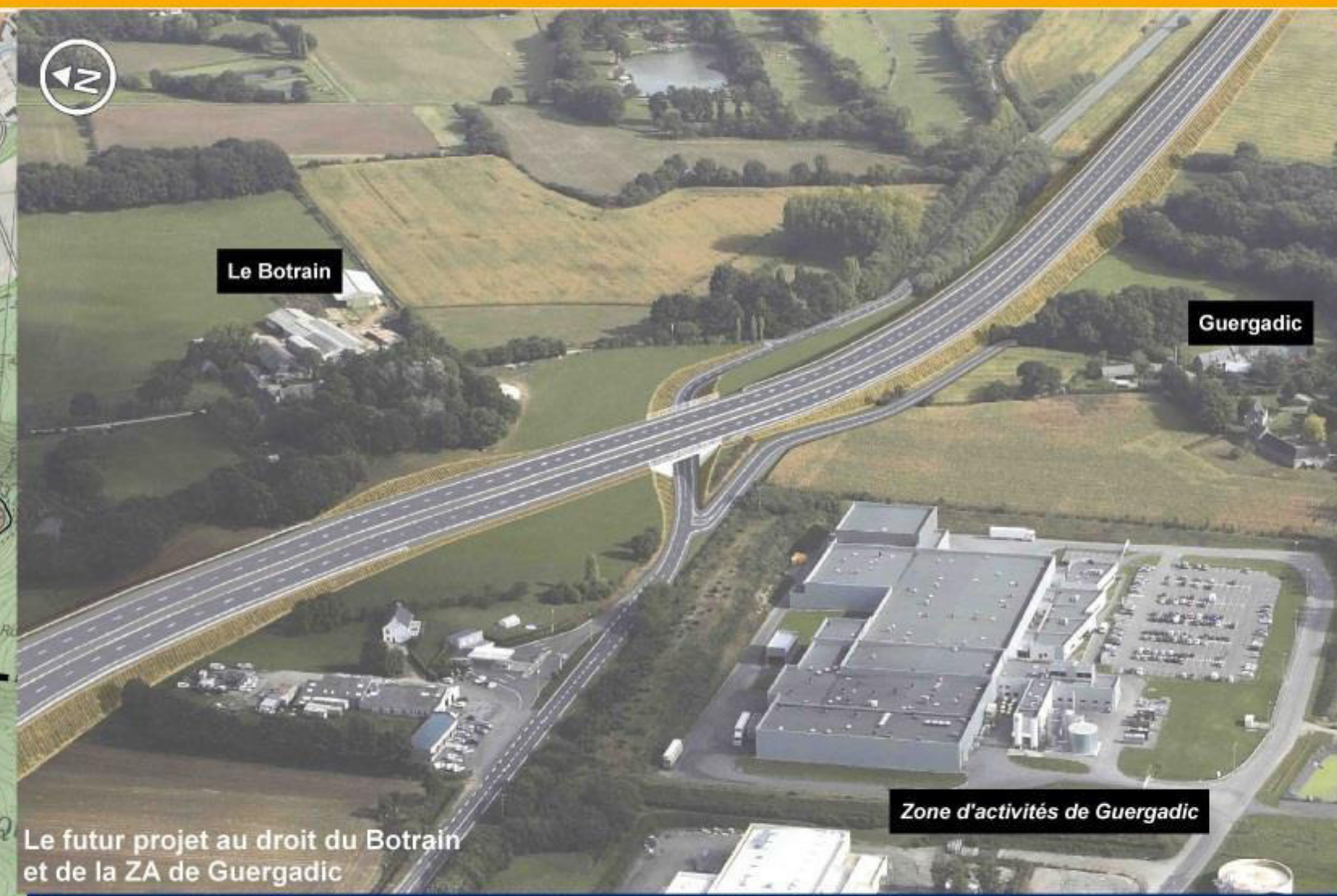
Présentation de la variante "aménagement sur place"

En quelques chiffres	
Longueur	12.7km
Surface agricole utile touchée	46.4ha
Bois directement impactés	10.2ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	60
Coût	103M€



Présentation de la variante Nord

En quelques chiffres	
Longueur	12.35km
Surface agricole utile touchée	52.2ha
Bois directement impactés	8.3ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	28
Coût	101M€



Le futur projet au droit du Botrain
et de la ZA de Guergadic

Viaduc
250 m de long
20 m au dessus de la RN 164

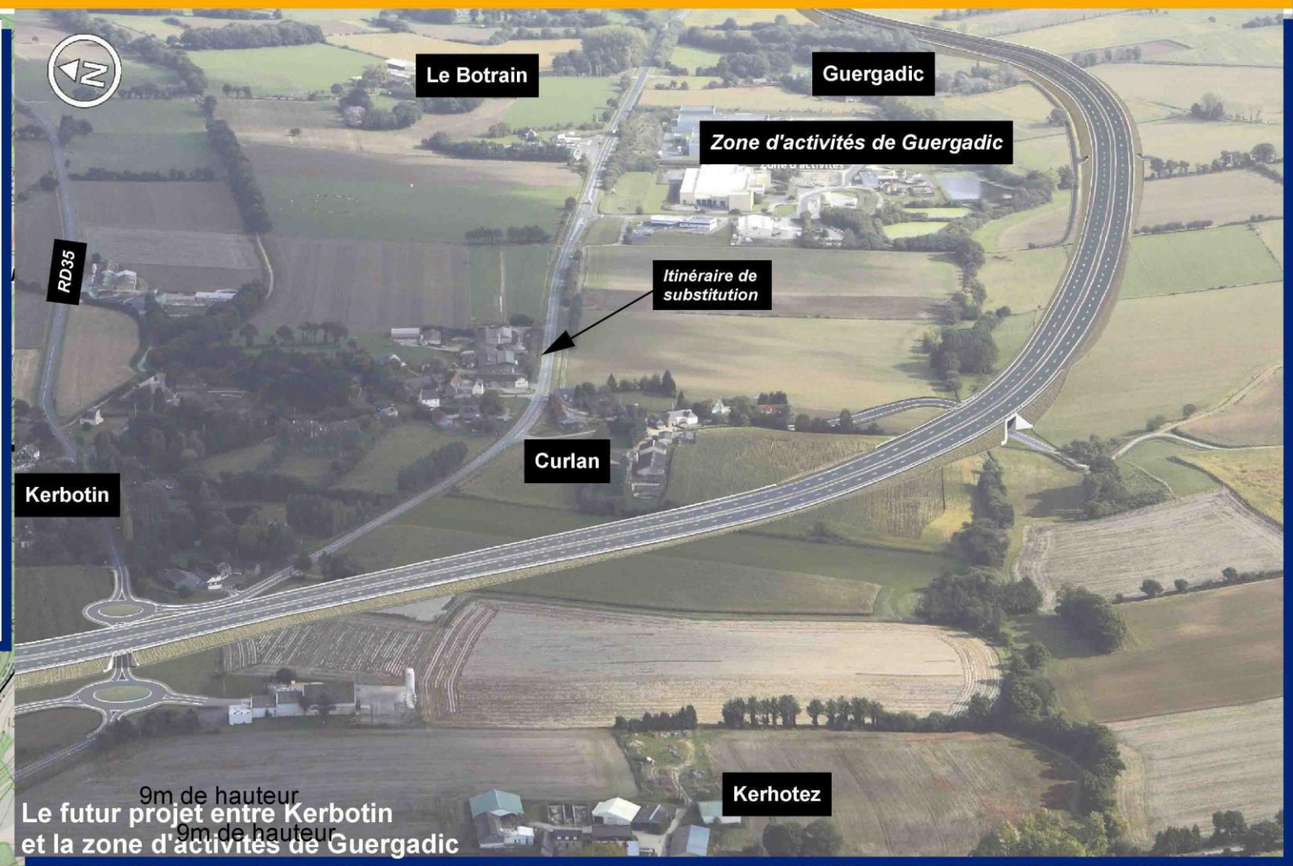
RN164

RN 164
Variante Nord
Itinéraire de substitution

INGÉROP
Inventons demain

Présentation de la variante Sud

En quelques chiffres	
Longueur	12.9km
Surface agricole utile touchée	52.5ha
Bois directement impactés	10.2ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	33
Zones humides touchées	2.2ha
Coût	101M€



Le futur projet entre Kerbotin et la zone d'activités de Guergadic

Viaduc 2 x 2 voies :
130m de long et 6,50m de hauteur

9m de hauteur

9m de hauteur

Viaduc Itinéraire de substitution :
175m de long et 9,00m de hauteur

MUR-DE-BRETAGNE

SAINT-GUEN

RN164

SAINT-CONNEC

Variante Sud

INGÉROP Inventons demain

3.2. La comparaison des trois variantes

En s'appuyant sur la RN 164 actuelle, la variante Aménagement sur Place permet de minimiser les impacts sur l'activité agricole et d'éviter toute nouvelle coupure dans le paysage. Elle engendre cependant, d'importants excédents de terres et génère des nuisances supplémentaires pour les riverains des secteurs agglomérés (Curlan...). Elle ne permet pas, en outre, d'éviter de manière optimale les espaces remarquables et protégés, avant tout au niveau du franchissement du Poulancre.

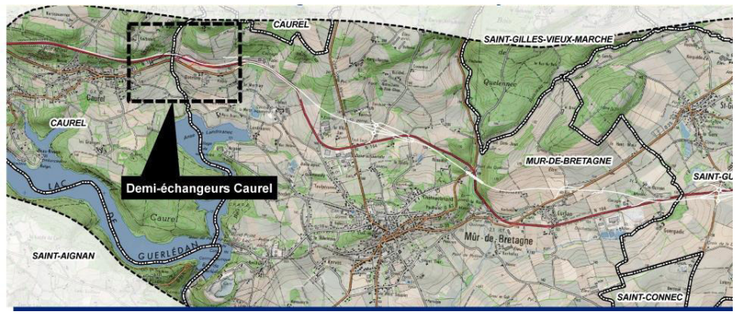
A contrario, le tracé de la variante nord vise prioritairement à minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre. La recherche d'optimisation de son itinéraire a également permis de limiter les mouvements de terre et un éloignement des hameaux les plus importants. En s'éloignant de la RN 164 actuelle, il crée toutefois des impacts tant sur l'activité agricole (consommation de terres, coupures d'exploitation) que sur le paysage.

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

3.3. La question d'un troisième échangeur à Caurel

➔ Les trois variantes présentées

L'objectif d'un demi-échangeur supplémentaire était de desservir directement le bourg de Caurel mais également le lac de Guerlédan. Sa localisation avait fait l'objet de trois variantes possibles.



Les études menées et restituées dans le dossier de concertation avaient mis en avant que les solutions à moindre coût imaginées antérieurement n'étaient pas viables en termes de sécurité routière, et que les diverses solutions nouvellement étudiées se chiffraient à 5 M€. Ceci, mis en rapport avec les autres échangeurs envisagés, l'absence d'un enjeu en termes de temps de parcours et avec les impacts environnementaux et agricoles supplémentaires, posait la question de la pertinence de la réalisation de cette option supplémentaire d'échange.

3.4. Position du maitre d'ouvrage à l'issue de la concertation

A l'issue de la concertation publique, le maître d'ouvrage a consigné ses conclusions dans un bilan, qu'il a présenté lors du comité de suivi des études du 14 février 2015, et soumis aux communes par courrier du 30 juillet 2015 , avant de l'approuver par arrêté préfectoral du 21 décembre 2015..

En ce qui concerne le choix de tracé, le maître d'ouvrage a constaté :

- un rejet global de la variante « Aménagement Sur Place », qu'il a donc été décidé d'écarter,
- un soutien massif des élus locaux à la variante Sud (mais des positions plus contrastées au sein de la population),
- une sérieuse mise en garde des acteurs en charge de la protection de l'environnement (services de l'État, associations) sur la viabilité de cette variante Sud par rapport aux enjeux liés au franchissement de la vallée du Poulancre et de sa zone Natura 2000.

Il est ainsi apparu que, au regard des enjeux, certains des arguments en faveur de l'une ou l'autre de ces variantes Nord et Sud nécessitaient, pour une appréhension complète des acteurs concernés, des approfondissements relevant en général d'un niveau d'études plus avancé :

- sur la question de l'insertion paysagère, pour mieux faire percevoir la situation future,
- sur la capacité de la variante Sud à garantir la prise en compte des enjeux environnementaux, qui restaient à confirmer par une approche plus détaillée des mesures de réduction et de compensation des impacts,
- pour rechercher encore des optimisations pour répondre à certaines des demandes.

Le maître d'ouvrage a donc proposé de mener un programme d'études complémentaires avant de se prononcer sur un choix de tracé.

Par ailleurs, il s'est donné comme objectif de rechercher à ne pas dépasser le coût de 100 M€ (valeur 2012)

Enfin, en ce qui concerne le demi-échangeur de Caurel, au regard de son coût, de ses impacts et du constat que le projet présenté par l'Etat répond de manière satisfaisante aux besoins de desserte du territoire par la présence des deux autres échangeurs, il n'est pas retenu de poursuivre son étude ni donc de l'intégrer au projet qui sera soumis à enquête publique.

Le demi-échangeur répondant à des enjeux plus locaux, un tiers pourra néanmoins évidemment en assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement s'il le souhaite.

3.5. Les attentes à l'issue de la concertation

De la phase de concertation, il en est ressorti, la nécessité :

- d'approfondir la conception des variantes Nord et surtout Sud dans le franchissement du Poulancre afin de répondre aux interrogations qui ont été soulevés au cours de la concertation à savoir :
  - quelles sont les mesures d'insertion et de compensation envisageables pour la variante Sud ?
  - Le second viaduc de l'itinéraire de substitution est-il évitable par une autre solution de rétablissement ?
  - Quelles seraient les contraintes et les impacts en phase chantier ?
  - Quelle requalification pour la RN actuelle ?
- d'approfondir la question de l'insertion paysagère avec des rendus adaptés
- d'approfondir et consolider les coûts relatifs des différentes variantes
- d'étudier la faisabilité et les avantages/inconvénients d'une nouvelle variante mixant variante sud (en passant au sud de la zone d'activités) et variante Nord, en passant en viaduc haut dans le Poulancre
- de rechercher des optimisations ponctuelles (variante Nord / jardin du Botrain…)
- de mettre à jour sur ces bases l'étude comparative des variantes à jour
- de réaliser une étude préliminaire d'ouvrage d'art pour les différentes solutions de viaduc de franchissement du Poulancre.

→En résumé le bilan de la première concertation :

L'État a décidé d'écarter la variante « Aménagement sur Place » et d'approfondir la conception des variantes Nord et Sud. L'objectif est de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de variante, mais aussi de chercher si possible des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts. Une variante « mixte » combinant les variantes Nord et Sud est également à examiner. Par ailleurs, l'idée d'un échangeur supplémentaire pour desservir Caurel est écartée.

4. PRESENTATION ET RESULTATS DES ETUDES COMPLEMENTAIRES

➔ Les réponses apportées

Pour répondre aux multiples attentes, la DREAL a fait le choix de confier :

- une mission d'expertise au SIROA (Service Ingénierie Routière et Ouvrage d'Art) de Nantes afin d'approfondir la gestion de la phase chantier de la construction des viaducs, et de rechercher une solution optimisée de la variante Sud pour le franchissement du Poulancre.
- une mission d'expertise au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) afin d'étudier les enjeux techniques liés à la construction des ouvrages de franchissement de la vallée du Poulancre.
- une mission architecturale à l'agence Morris-Renaud autour de l'insertion paysagère des différents ouvrages sur la vallée du Poulancre.
- une mission de production d'une maquette virtuelle du projet en 3 dimensions (3D) à l'agence IN SITUA pour mieux rendre compte des résultats des études.
- Une mission d'approfondissement et de coordination confiée au groupement INGEROP/CERESA avec notamment comme objectifs :

➢ le tracé d'une nouvelle variante dite « mixte »,
➢ l'approfondissement des estimations,
➢ d'expliciter les mesures pour l'environnement en accompagnement des solutions de traversées du Poulancre,

4.1. L'optimisation de la variante nord

La réalisation d'un merlon paysager d'environ 4m de hauteur entre le projet et le jardin remarquable du Botrain permet de limiter l'impact visuel et acoustique de la 2X2voies. Les camions circulant sur la future 2X2 voies ne seront ainsi pas visibles depuis le jardin.

4.2. Etude d'une variante mixte

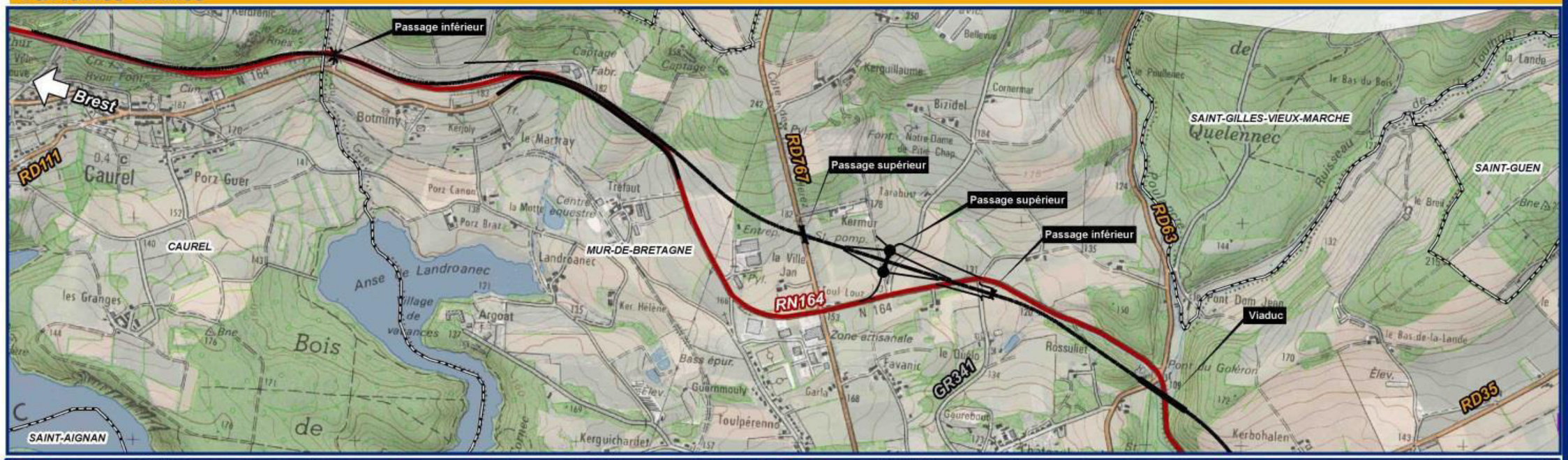
Cette variante issue d'une demande au cours de la phase de concertation, combine dans sa partie Ouest la variante Nord y compris le franchissement du Poulancre et la variante Sud en partie Est (dans le passage au sud de la zone d'activités de Guergadic).

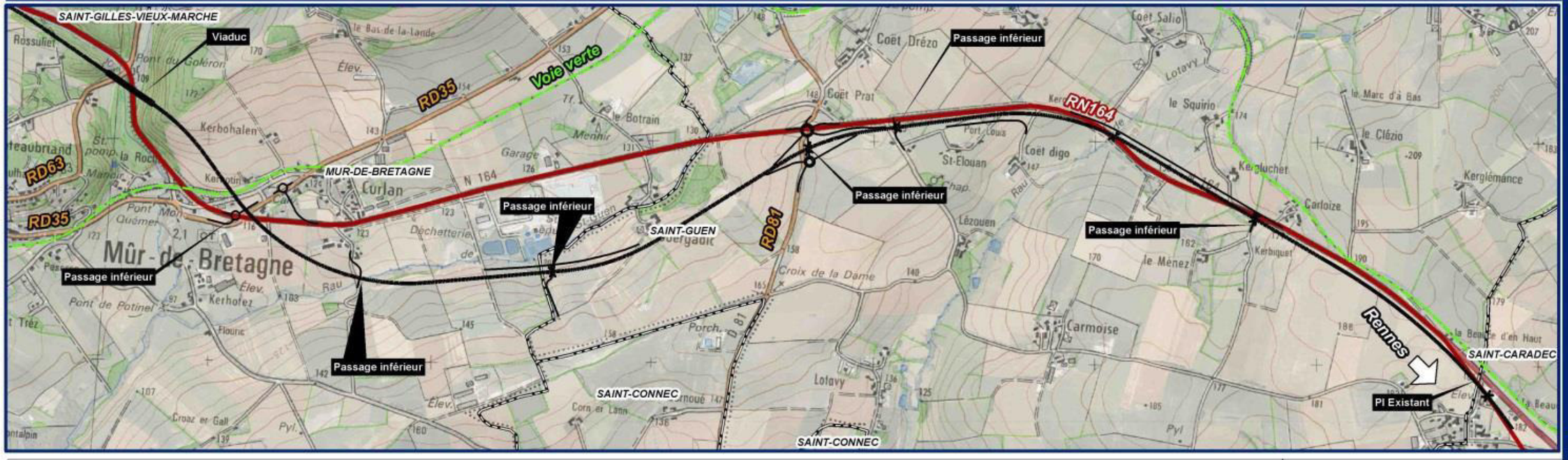
Ainsi, cette nouvelle variante plus longue que la variante Nord et légèrement moins longue que la variante Sud :

- s'éloigne des habitations de Pont Quémer mais se rapproche de celles de Kerbotin
- de manière analogue à la variante Sud, les talus des déblais dans la butte de Kerbohalen seront perceptibles depuis les hameaux situés au Sud de la RN 164 actuelle (Kerhotez et au droit de Curlan) ainsi que depuis le versant sud du Talweg du ruisseau de St Guen.

Cette variante fait l'objet dans la suite du présent dossier d'une comparaison multi-critères au même niveau que les variantes « Nord » et « Sud ».

Variante Mixte





Légende

- RN164
- Voie verte existante
- Limites communales
- Variante Mixte

RN 164 : Mur-de-Bretagne
2015-10-16_ENV_FO_indA

INGÉROP

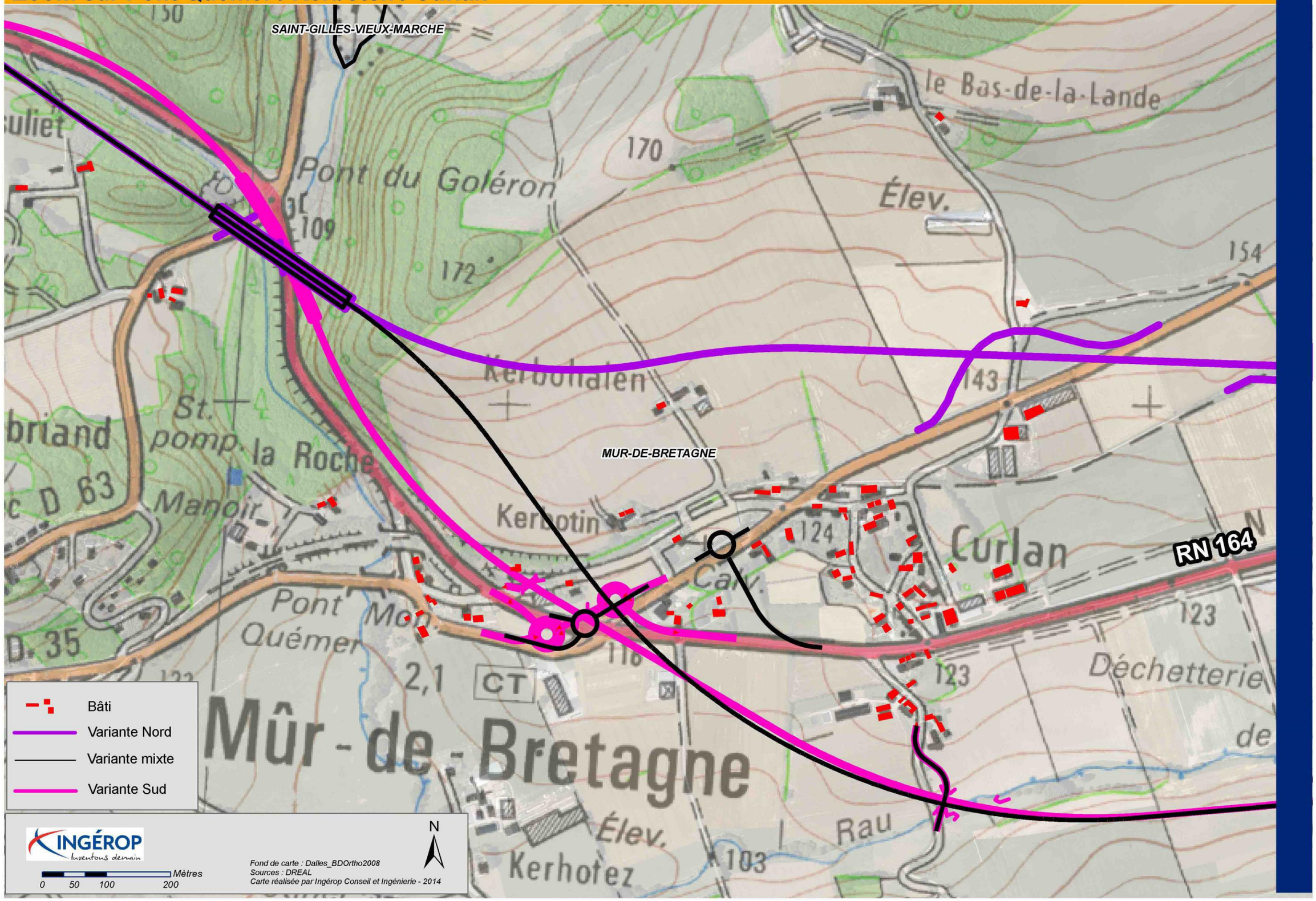
Echelle : 1/17 500

0 250 500 1 000 Mètres

N

Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014

Zoom sur Pont Quémer / Kerboten / Curlan



Rappel des enjeux environnementaux liés à la vallée du Poulancre

→ Un site classé au réseau Européen Natura 2000

La vallée du Poulancre et ses abords concentre la plus grande partie des enjeux naturels décelables et connus dans le périmètre du projet étudié.

Ces enjeux se répartissent comme suit :

- Le cours d'eau présente des potentialités élevées d'accueil de la faune piscicole en raison de l'hétérogénéité des habitats présents et de leurs caractéristiques. Cependant, la circulation des poissons au sein des cours d'eau est limitée par la faible franchissabilité de l'ouvrage actuel de rétablissement de la RN164 (seuil important à l'aval).

- Le Poulancre constitue également l'habitat de la loutre, bien connue sur ce secteur, et dont la présence a été attestée au cours de plusieurs sorties de terrain. Le territoire de la loutre s'étend également à la vallée encadrant le cours d'eau, notamment dans les parties embroussaillées et boisées.

- La vallée en elle-même contient des zones humides : essentiellement des boisements et fourrés marécageux de fond de vallon. Les marges de la coupe forestière humide située en aval du franchissement abritent le campagnol amphibie, espèce protégée.

- La vallée et les coteaux boisés accueillent d'autres espèces protégées : l'escargot de Quimper, abondant sur le site, et surtout les chauves-souris. En effet, l'ensemble contient au moins deux gîtes importants pour les chauves-souris :

- un gîte de mise-bas de petit rhinolophe (chauve souris) est présent au niveau d'une habitation (Pont Dom Jean), au sein même de la vallée. Cette espèce prioritaire en Bretagne est essentiellement forestière, et exploite donc très probablement les boisements de coteau et de la vallée directement concernés par le projet ;

- un gîte d'hivernage abritant une diversité élevée d'espèces (les deux espèces de rhinolophes, plusieurs murins) est également présent au niveau du coteau boisé, à l'ouest.

L'un des enjeux lié au franchissement du Poulancre est donc la perméabilité du dispositif au regard des déplacements des chauves-souris, et le maintien de leurs habitats de chasse (boisements, lisières).

- Les coteaux boisés, constituent par ailleurs un espace de refuge pour la faune : notamment le cerf, connu sur le secteur, mais également la petite faune (passereaux, petits mammifères, etc.).

Dune manière générale, cette richesse se traduit via les enjeux réglementaires suivants :

-les zones humides, déjà évoquées , et dont toute destruction doit être compensée

-le site Natura 2000 « Forêt de Quénécan, vallée de Poulancre, Landes de Liscuis et Gorges du Daoulas » (ZSC), qui comprend une partie de la vallée, et dont l'atteinte doit être réduite au strict minimum en recherchant avant tout des alternatives de moindre impact ;

-la probable nécessité de réaliser un dossier de demande de dérogation pour les espèces protégées, dont la complexité varie en fonction des espèces prises en compte.

Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats.

Le franchissement du Poulancre est l'une des clefs de la réussite du projet de mise à 2x2 voies dans le secteur de Mûr-de-Bretagne : l'aménagement retenu se doit, pour être acceptable et juridiquement solide, de prouver qu'il découle d'une étude de l'ensemble des alternatives possibles, en recherchant les moins contraignantes pour l'environnement.

→ Un site Inscrit au titre de la loi paysage de 1930

La vallée et les gorges du Poulancre sont un site inscrit au titre de la loi paysage de 1930 (son périmètre est situé en limite du projet au Nord). Elle offre un cadre naturel et de promenade au paysage pittoresque et singulier, « montagneux ». C'est également un lieu touristique très important de l'aire d'étude avec des activités de promenades, randonnées, pêches et visites du patrimoine local.

La vallée présente un relief singulier, elle est très encaissée (relief s'accentuant vers le Nord) avec un fond de étroit encadré de versants abrupts. Elle est occupée de boisements denses de conifères qui se mêlent sur les coteaux à des affleurements rocheux schisteux. Le tout induit une ambiance montagneuse, intime et paisible dans laquelle le bruit du ruisseau résonne.

La RN 164 aujourd'hui traverse cette unité sans valorisation du paysage de la vallée, elle constitue une rupture de l'ambiance pittoresque et intime du lieu.

Les enjeux paysagers se distinguent comme suit :

-Le site inscrit doit être au maximum à préserver : éviter l'introduction d'ouvrages routiers proche de celui.

-La morphologie naturelle de la vallée est un élément important de son identité à perturber le moins possible, particulièrement le remblaiement du fond de vallée.

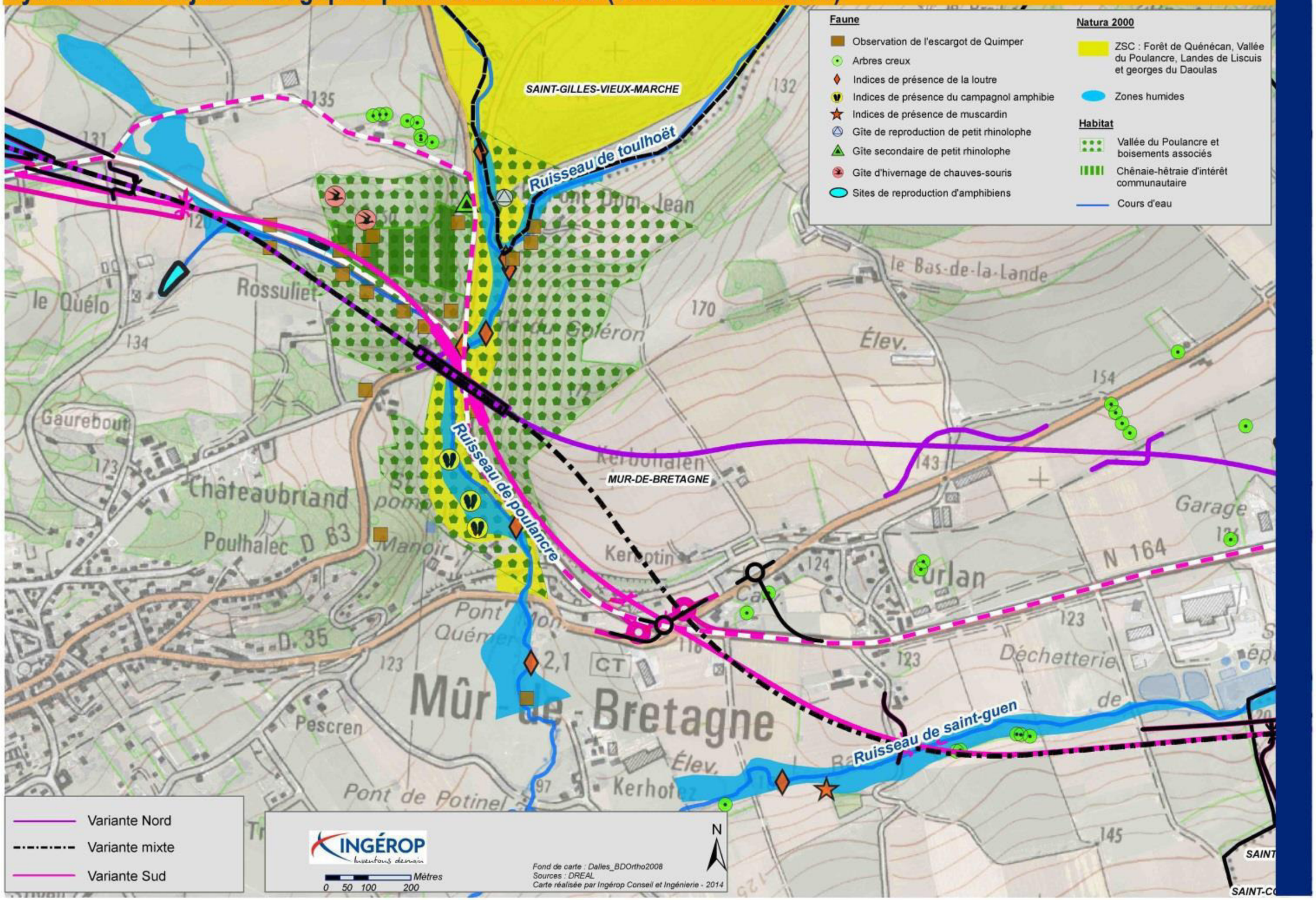
-La préservation au maximum des boisements qui participent à l'intimité du lieu est un enjeu fort même si des replantations peuvent être envisagées.

-La mise en valeur des éléments schisteux est un atout pour l'intégration paysagère.

-La RN 164 coupe actuellement la vallée, restaurer une continuité d'ambiances paysagères est un enjeu fort.

-La RN 164 ne reflète pas aujourd'hui le paysage de l'unité, des aménagements paysagers de qualité pourront permettre d'améliorer la situation présente.

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



4.3. Optimisation de la variante Sud dans le franchissement de la vallée du Poulancre

A l'issue de la concertation de 2014, les enjeux quant au choix de variante se sont donc en grande partie centrés sur les conditions de franchissement du Poulancre, qui étaient plutôt défavorables à la variante Sud.

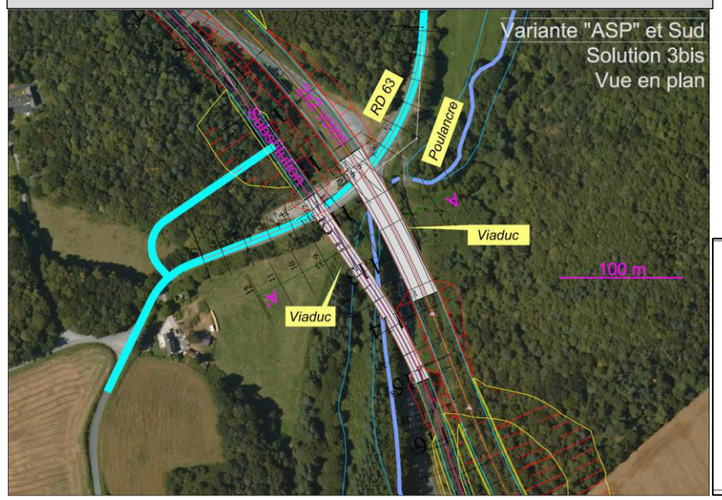
➢ Rappel de la solution présentée à la précédente concertation

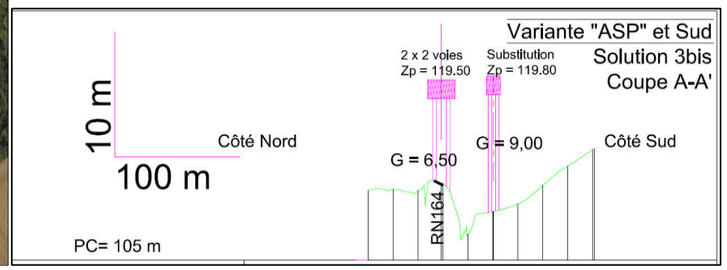
Lors de la première concertation, la variante Sud comportait deux ouvrages dans le franchissement du Poulancre : l'un pour la future RN164 (ouvrage de 130m de long), l'autre pour l'itinéraire de substitution, aussi utilisé pour la déviation de la RN164 actuelle en phase chantier (ouvrage de 175m de long).

Cette juxtaposition de deux ouvrages, en raison de leur faible hauteur et de leur position dans la vallée, présentait de nombreux inconvénients : insertion très difficile dans le paysage, coupure pour la faune, destruction d'espèces protégées et de milieux naturels...

En outre, la réalisation du viaduc pour l'itinéraire de substitution, si elle est nécessaire en phase chantier, apparaît démesurée pour son usage à terme : pour quelques véhicules lents ou agricoles ou quelques déplacements de proximité de riverains.

Rappel de la solution présentée au cours de la première concertation





➢ Trois alternatives examinées à l'issue de la concertation : solutions A, B et C.

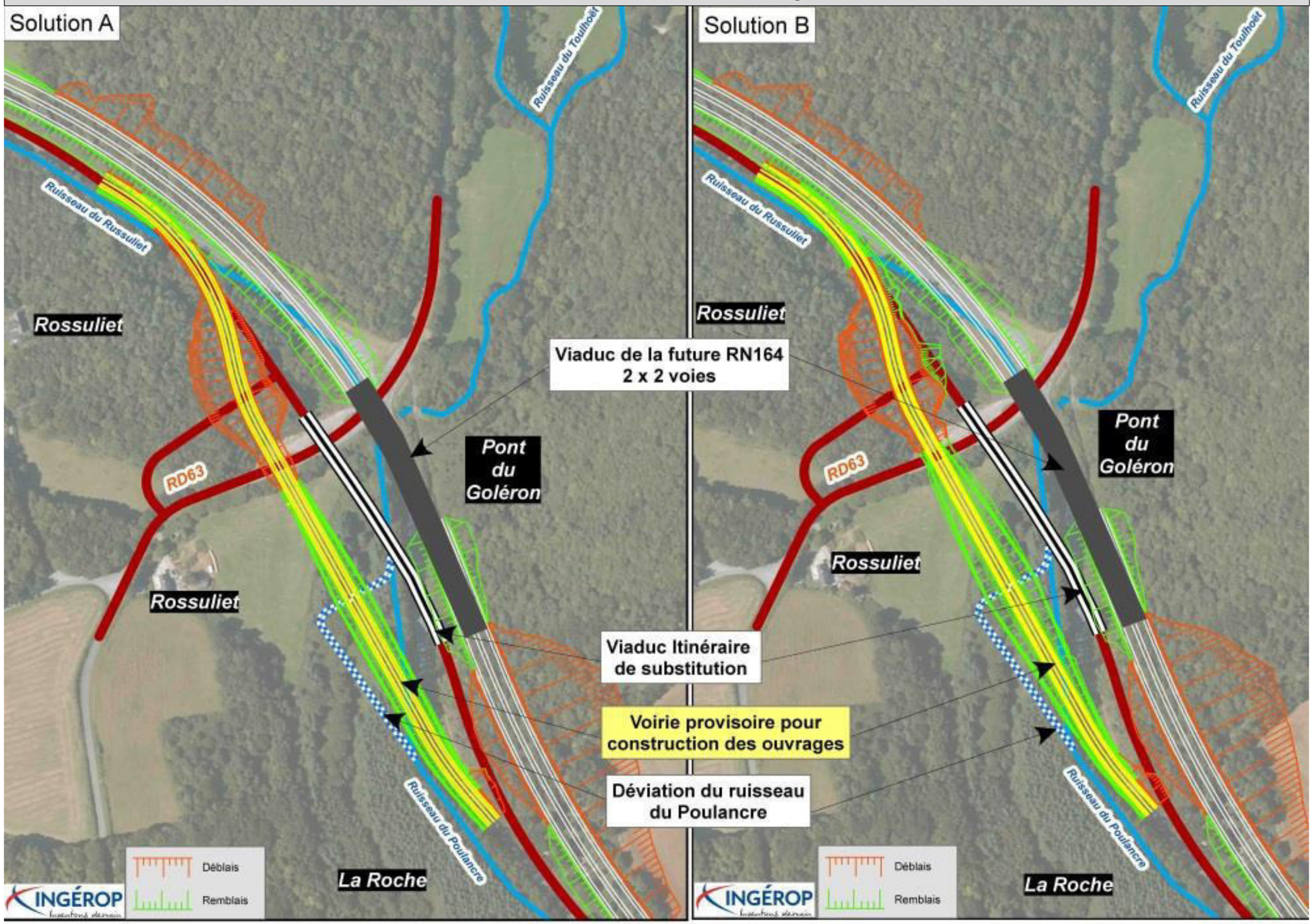
Les études complémentaires ont ici recherché non seulement à vérifier les conditions de réalisation en phase chantier des viaducs, en approfondissant le niveau des études, mais également à voir dans quelle mesure on pouvait éviter le second viaduc de la variante « Sud ».

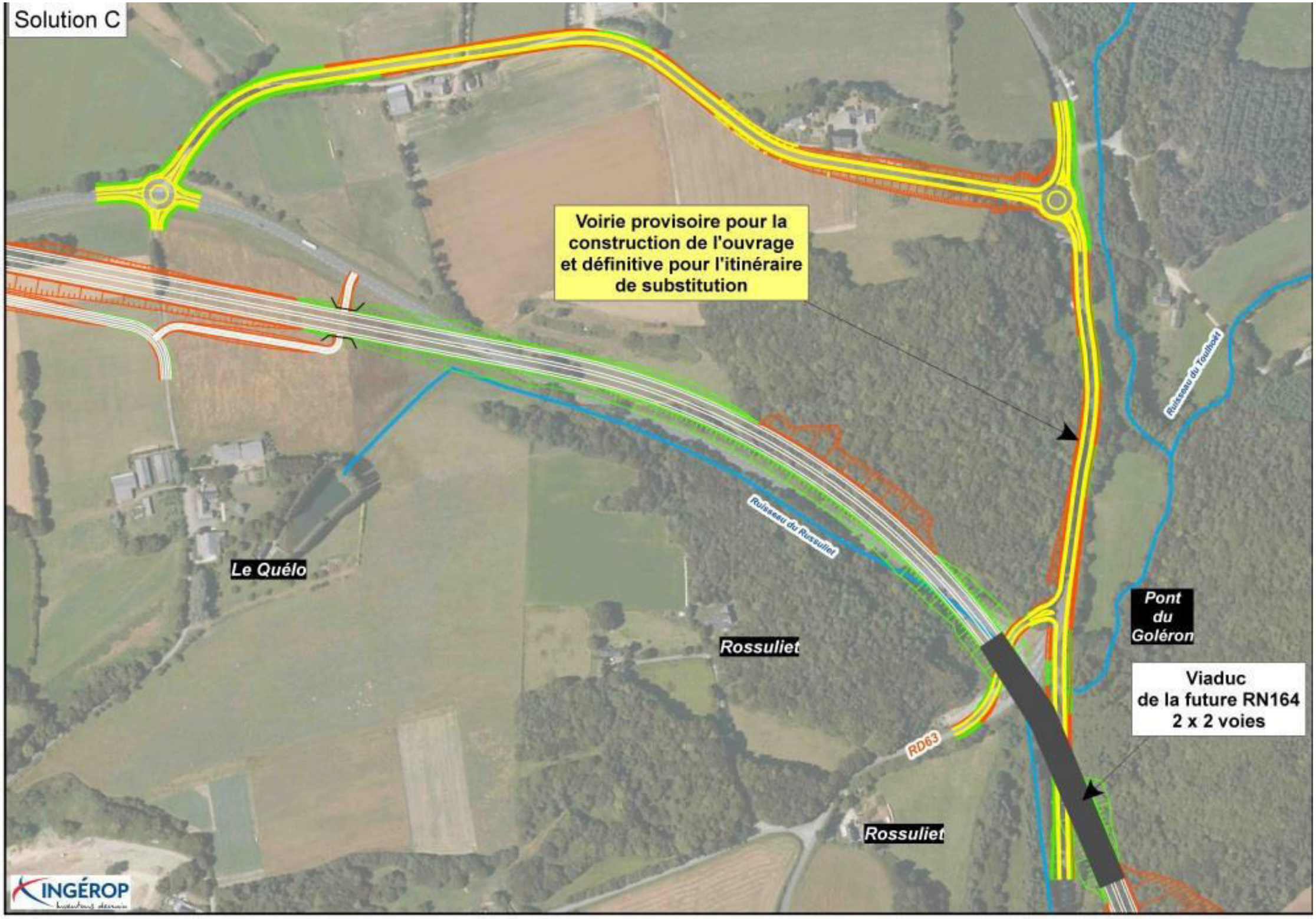
Trois solutions ont été étudiées et comparées :

Les solutions A et B s'inscrivent dans la continuité de la solution présentée en 2014 : la vérification de la faisabilité en phase chantier, dans le cas où on conserve deux viaducs, impose la création d'une voie provisoire de près de 600 m de long pour dévier localement la RN 164 pendant les travaux. Les deux solutions diffèrent par l'altimétrie de cette voie provisoire.

La solution C consiste à s'appuyer sur la voirie locale existante pour la déviation de la RN 164 pendant la réalisation des travaux et l'itinéraire de substitution à terme. Cette solution **permet d'éviter le second viaduc** de l'itinéraire de substitution mais nécessite un allongement du viaduc de la future RN164 (il passe de 130m à 250m).

Les trois alternatives étudiées à l'issue de la première concertation




Solution C
Voirie provisoire pour la construction de l'ouvrage et définitive pour l'itinéraire de substitution
Ruisseau du Toulhoët
Ruisseau du Rossuliet
Le Quélo
Rossuliet
Pont du Goléron
Viaduc de la future RN164 2 x 2 voies
RD63
Rossuliet
INGÉROP

➢ Analyse comparative

Les solutions A et B aggravent encore l'idée que l'on pouvait se faire de la variante Sud par rapport à ses impacts environnementaux, car aux deux viaducs, on doit aussi rajouter une voie provisoire dans la vallée, en zone Natura 2000. Cette variante entraîne ainsi un impact sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre et sur les espèces qu'il abrite . Elle est également très impactante sur les boisements et les haies notamment en raison des déblais importants dans la vallée.

Certes, ces solutions permettent quand même de réduire la largeur et le coût du viaduc de l'itinéraire de substitution dans la mesure où ce dernier ne sera plus en réalité utilisé pour dévier la RN 164 durant la phase de chantier et où ses caractéristiques peuvent être adaptées à un trafic local réduit.

Ainsi, au final, non seulement le second viaduc demeure, mais les impacts en phase chantier en zone Natura 2000 apparaissent totalement rédhibitoires à partir du moment où une alternative existe.

La solution C semble une véritable optimisation technique et environnementale. Elle implique un parti-pris totalement différent en termes d'itinéraire de substitution avec des enjeux humains (proximité d'habitations et d'une exploitation laitière possédant des terres de part et d'autres de la voie) à gérer avant tout en phase chantier. Malheureusement, cela ne bénéficie pas au coût du projet, qui reste le même : les économies sur l'absence d'un second viaduc sont compensées par les travaux d'aménagement de l'itinéraire de substitution, la nécessité de créer un boviduc afin de limiter les impacts sur le fonctionnement de l'exploitation agricoles, et surtout le rallongement du viaduc restant.

Une analyse comparative plus détaillée figure en annexe 1 du présent dossier de concertation.

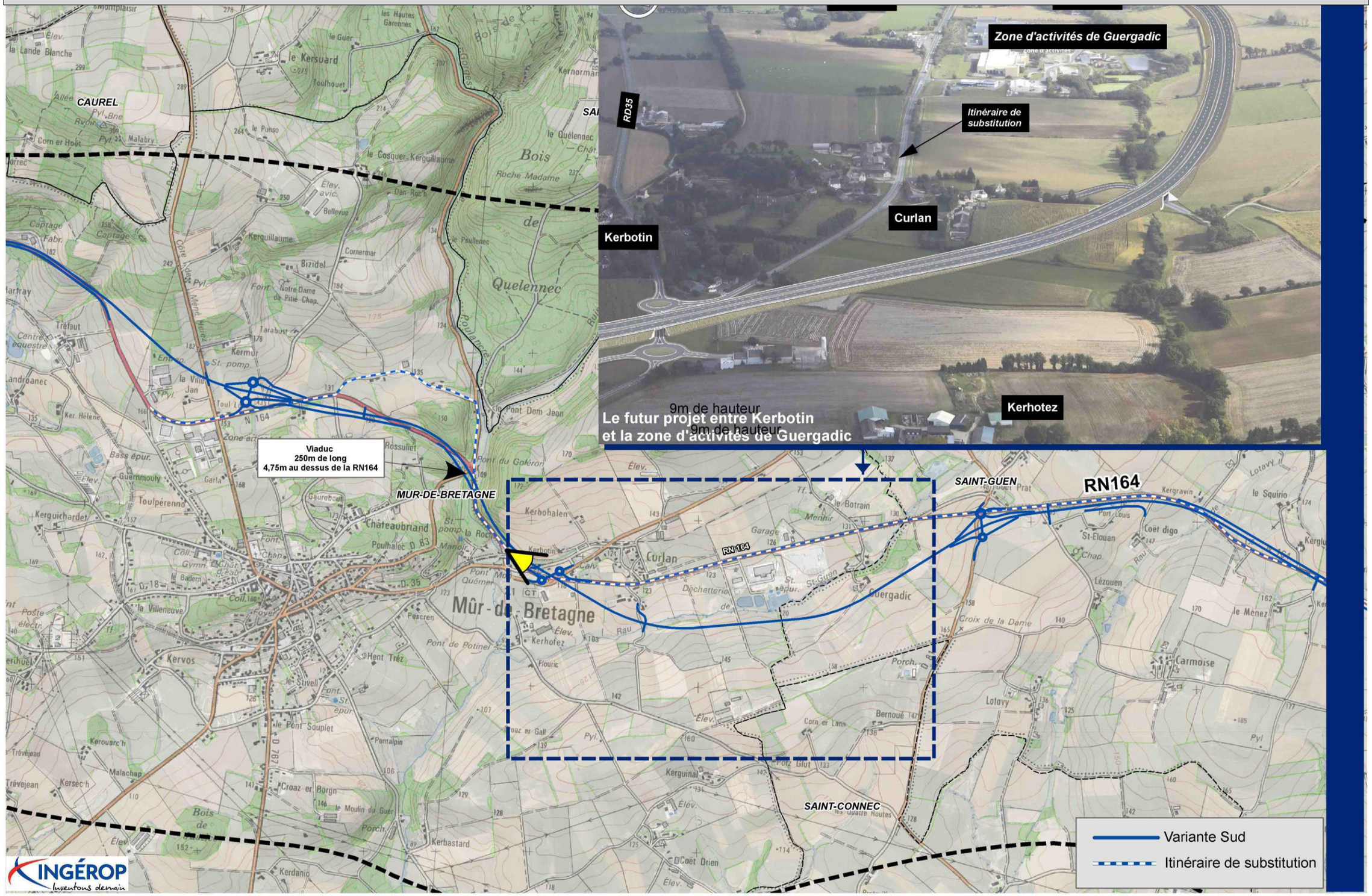
→Synthèse de l'analyse comparative des solutions de franchissement de la variante Sud :

Les études complémentaires montrent donc tout d'abord que la réalisation de deux viaducs dans la variante Sud implique (solutions A et B) en phase chantier des impacts environnementaux très forts qu'il sera très difficile de réduire, ce qui risquerait de condamner le projet dans les étapes réglementaires à venir si ces solutions étaient retenues.

Mais elles montrent aussi (avec la solution C) qu'il est possible d'éviter la réalisation de l'un des deux viaducs de cette variante Sud.

Cette solution C présente un impact fort sur l'activité agricole et dans une moindre mesure sur le milieu humain, mais qui peut être réduit par des mesures d'accompagnement, et qui est également temporaire, pendant les 18 à 24 mois prévisionnels du chantier. Cette solution C, qui malheureusement ne permet pas de diminuer le coût du projet, est une bonne alternative à ce qui avait été présenté lors de la concertation et représente une véritable optimisation. Dans la suite du dossier, et notamment l'analyse comparative des trois variantes, c'est cette solution C qui est retenue pour la variante Sud en intégrant la mise en place de mesures de réduction de ses impacts sur le milieu humain (boviduc, protections acoustiques..), essentiellement nécessaires pendant la phase chantier.

Présentation de la variante Sud optimisée



4.4. Viaducs dans la vallée du Poulancre : conception, insertion paysagère, comparaison des solutions.

La faisabilité du franchissement du Poulancre a été approfondie, en tenant compte des sujétions constructives de l'ouvrage.

Ainsi, pour les variantes Nord (et Mixte) et Sud, il a été étudié :

- différentes solutions techniques de structure,
- différentes modalités de construction,
- les impacts sur le phasage général de réalisation ainsi qu'une estimation sommaire.

➢ Les solutions proposées

➔ La variante dite « haute » pour les variantes Nord et Mixte.

Les tracés Nord et Mixte envisagés conduisent à un viaduc **d'une longueur de 250 m à une hauteur d'environ 25 m** pour franchir la RD63, le Poulancre et l'actuelle RN164. A quelques mètres près, ils sont rigoureusement identiques dans leur localisation et leur dimension.

Compte tenu des contraintes de franchissement (RN164, ruisseau du Poulancre, RD63) et afin de limiter le nombre d'appuis (car les appuis impliquent des impacts là où ils sont implantés), les solutions qui ont été retenues sont des ouvrages à trois travées. Un tel ouvrage est constitué de deux culées (appuis aux extrémités) et de deux piles.

Pour cet ouvrage deux structures ont été analysés, l'une en caisson en béton précontraint construit par encorbellements successifs (le tablier est alors plus épais au niveau des piles), l'autre en bi-poutre mixte de hauteur constante.

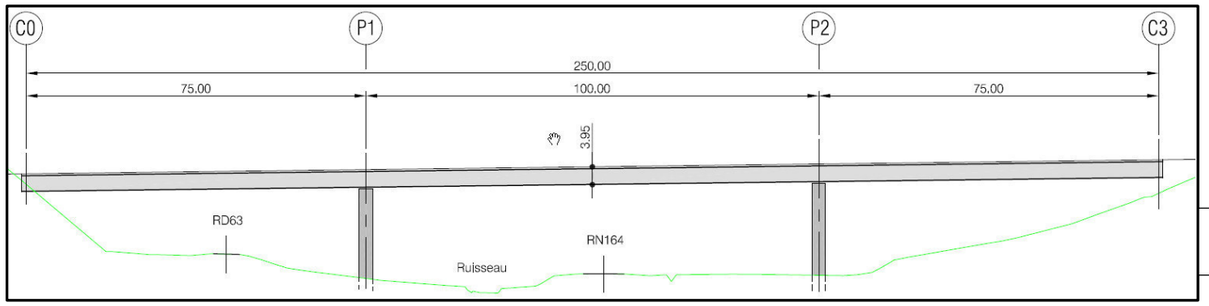
Préconisations architecturales :

Afin de respecter au mieux le caractère naturel du site :

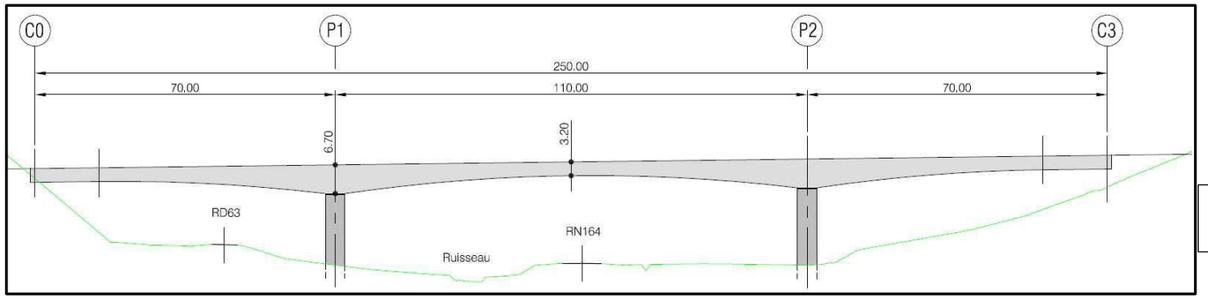
→La conception des piles fera appel à une géométrie simple, le revêtement s'inspirera des couleurs de la pierre affleurant du sol.

→Les culées en rives, qui ancrent l'ouvrage sur les coteaux, pourront être habillées des pierres tirées du terrain.

→ En revanche le tablier, qu'il soit constitué de poutres métalliques ou porté par des voussoirs en béton devra être de teinte neutre. Ainsi, seules les corniches, avec une légère teinte colorée (teinte ocre clair) dessineront un trait fin dans le ciel.



Coupe longitudinale de la solution bi-poutre mixte de la variante Nord



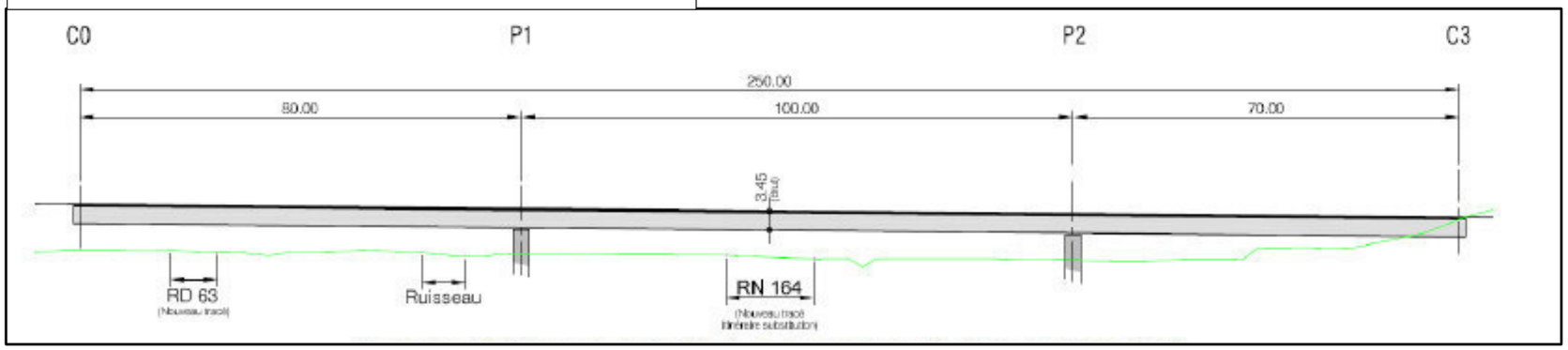
Coupe longitudinale de la solution caisson précontraint de la variante Nord

➔ La variante dite « basse » pour la variante Sud

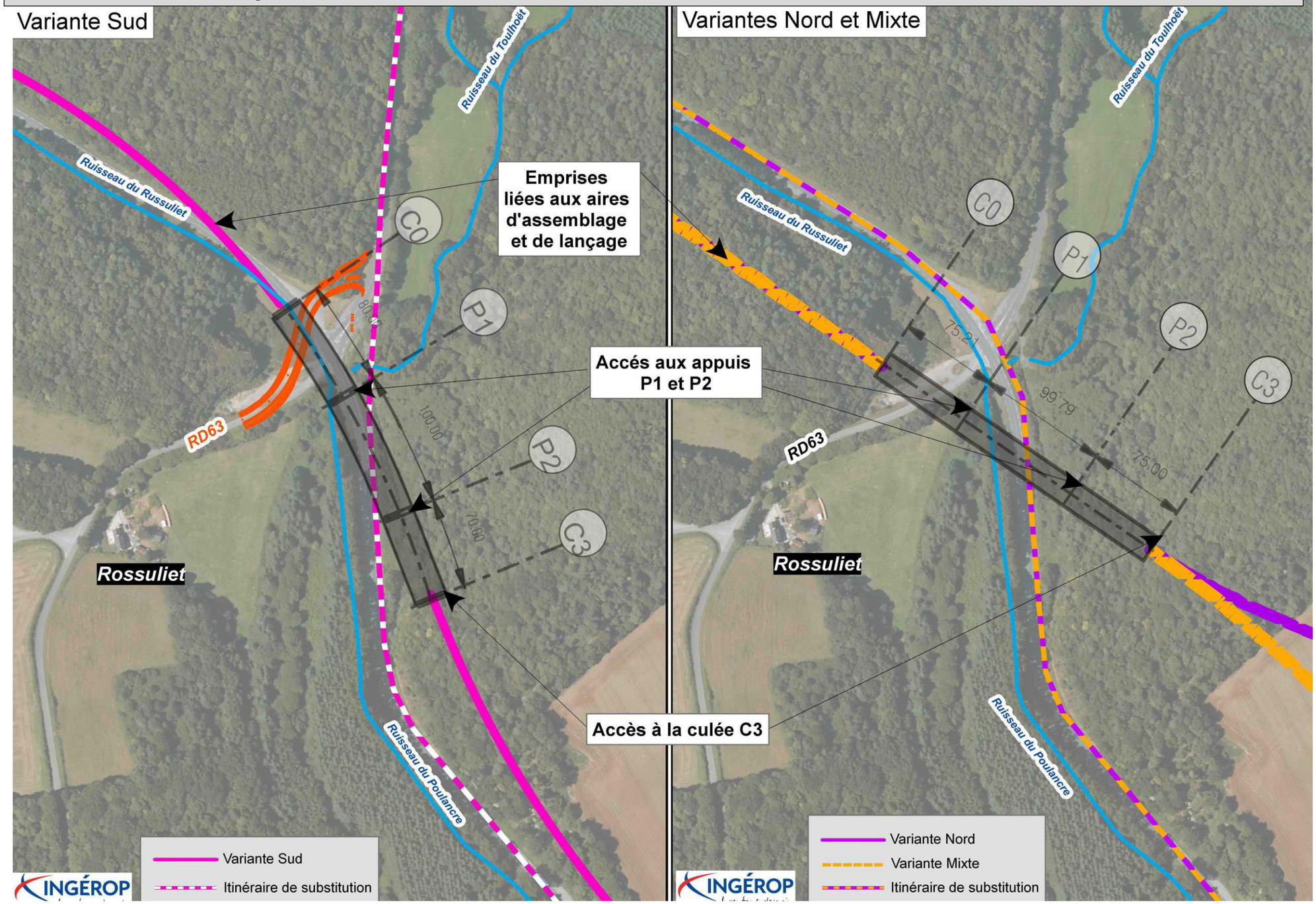
Les études complémentaires présentées au §4,3 ont amené à retenir une solution de **viaduc long de 250 m et haut de 8 à 9 m.** Celui-ci est associé à la solution C d'itinéraire de substitution, qui permet d'éviter un second viaduc et des travaux dans la zone Natura 2000.

La faible hauteur du franchissement a conduit à ne retenir ici que la solution bi-poutre mixte (une solution en béton précontraint conduit au niveau des piles à un ouvrage plus épais qui n'aurait pas laissé assez de hauteur sous l'ouvrage pour permettre la circulation des véhicules sur la RD63 vers Saint-Gilles qui passe sous l'ouvrage). Là aussi un ouvrage à trois travées a été retenu.

Coupe longitudinale de la solution bi-poutre mixte de la variante Sud



Implantations des viaducs suivant les solutions de franchissement



Vue des Variantes Nord et Mixte dans le franchissement de la vallée du Poulancre

Vue de la Variante Sud dans le franchissement de la vallée du Poulancre

Etat actuel

Vue depuis la RN164 actuelle (devenue itinéraire de substitution) sur la future RN164 à 2x2 voies

Variante Nord (et Mixte)
Vue depuis la RN164 actuelle (devenue itinéraire de substitution) sur la future RN164 à 2x2 voies :
Solution bi-poutre mixte

Variante Nord (et Mixte)

Vue depuis la RN164 actuelle (devenue itinéraire de substitution) sur la future RN164 à 2x2 voies :

Solution béton précontraint

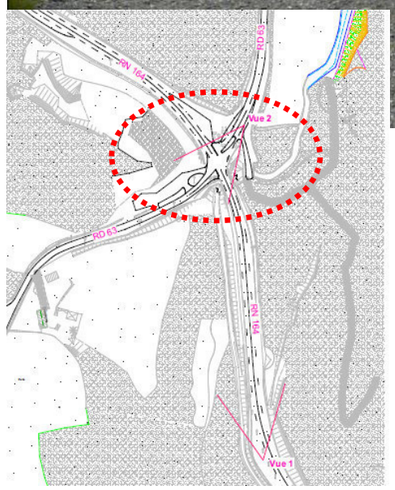
Variante Sud

Vue depuis la RN164 actuelle (devenue itinéraire de substitution) sur la future RN164 à 2x2 voies :

Solution bi-poutre mixte

Etat actuel

Vue depuis la RN164 actuelle (devenue itinéraire de substitution) sur la future RN164 à 2x2 voies



Variante Nord (et Mixte)
Vues depuis la RD63 sur la future RN164 à 2x2 voies

Solution bi-poutre mixte

Solution béton précontraint

Variante Sud
Vues depuis la RD63 sur la future RN164 à 2x2 voies
Solution bi-poutre mixte

➢ Impacts des solutions de franchissement sur le milieu naturel

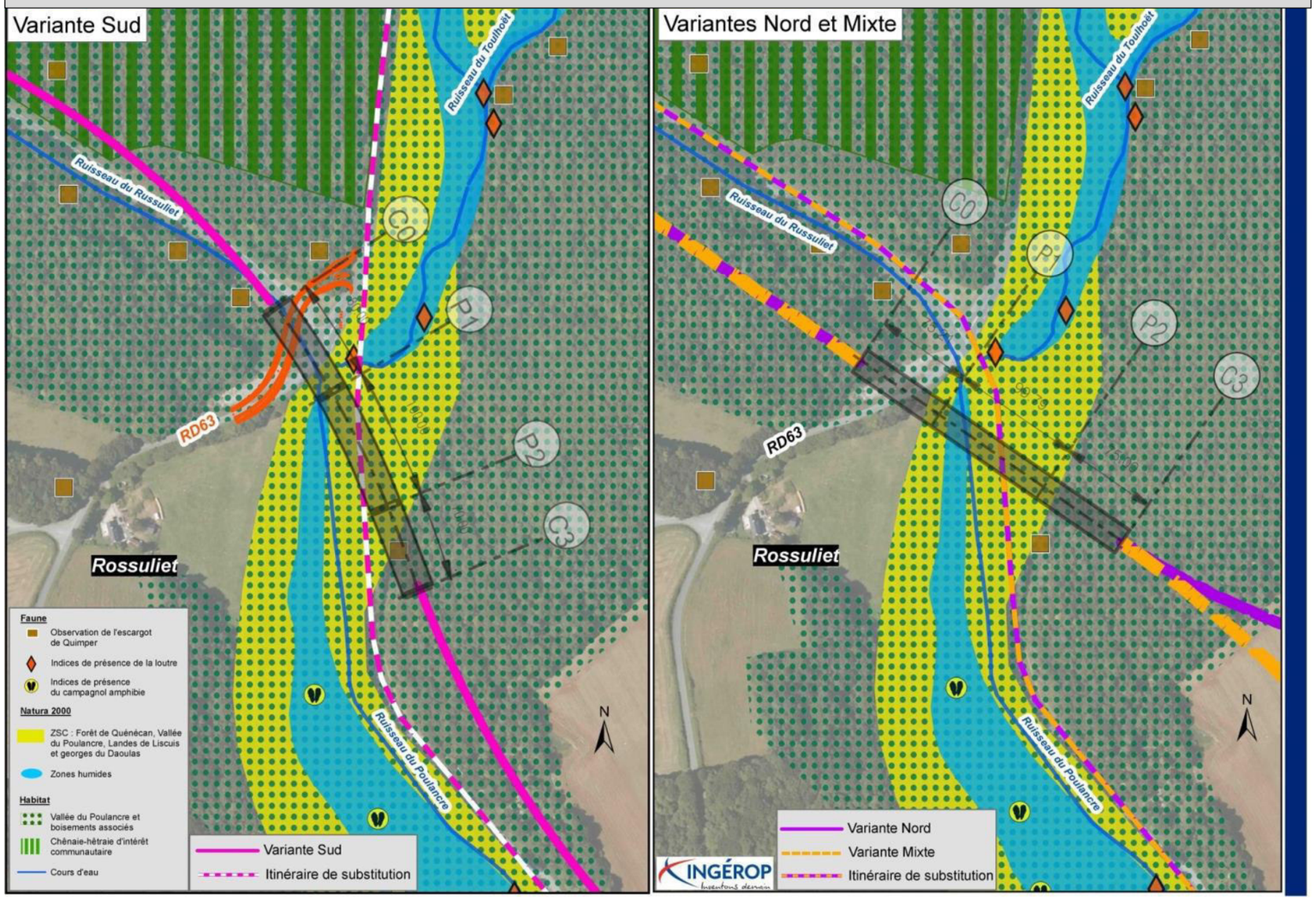
Il est nécessaire de tenir compte des impacts en phase chantier qui seront semblables dans les différentes solutions.

Pour assembler l'ouvrage, une aire de chantier devra être aménagée. L'idée est de le faire en extrémité nord-ouest, au niveau de la culée C0, sur l''emprise de la future RN164. Cela ne génère donc pas d'impact supplémentaire mais apporte une contrainte de planning : les terrassements de la future RN164 devront avoir été réalisés avant la construction du viaduc.

Pour accéder à la culée C3 pour la réaliser, la meilleure solution est d'accéder là aussi via la future emprise de la RN164, avec donc la même contrainte de réalisation des terrassements avant le chantier du viaduc. Une alternative consisterait à réaliser une piste en lacets depuis la vallée impliquant d'importants déboisements, ce qui est rédhibitoire.

Enfin, l'accès aux piles P1 et P2, impliquera des emprises dans la vallée.

Impacts des solutions de franchissement sur le milieu naturel



➢ Analyse comparative des solutions de franchissement

	Viaduc Haut (Variantes Nord et mixte)		Viaduc Bas (Variante Sud)
	Solution bi-poutre mixte	**Solution béton précontraint**	**Solution bi-poutre mixte**
Conception technique			
Réalisation des appuis			
		Dimensions plus importantes (impacts plus conséquent en phase travaux)	La réalisation des fondations de la pile P1 qui pourra nécessiter la mise en œuvre de palplanches
	L'identification des enjeux sont les mêmes : ✓ Emprises liées aux aires d'assemblage et de lançage ✓ Accès aux piles P1 et P2 ✓ L'accès à la culée C3		
Réalisation du tablier			
	Technique du lançage	Réalisation par encorbellements successifs plus complexes Coupure de circulation plus fréquente	Technique du lançage
Cout			
	16,2 M€	18,7 M€	15,7 M€ TTC
Habitats et espèces remarquables			
Réalisation des piles P1 et P2			
	Pistes de chantier dans la vallée	Pistes de chantier dans la vallée Emprises de fondations plus importantes que pour les solutions mixtes	Pistes de chantier dans la vallée Mise en place de palplanches pour P1 à proximité du ruisseau
Réalisation de la culée C3 depuis la vallée			
	Impacts forts au niveau des coteaux boisés, du fait de la réalisation d'une piste de chantier en lacet. Travaux dans le site Natura 2000		
Réalisation de la culée C3 depuis les terrassements généraux			
	Impacts faibles, réduits à l'emprise de la culée C3		
Circulation des espèces dans la vallée			
	Perturbation pendant le chantier (piste de chantier, circulation des engins)		Perturbation pendant le chantier (piste de chantier, circulation des engins)
Circulation de la faune volante			
	La transparence de la vallée est respectée du fait de la hauteur de l'ouvrage. Risques faibles de collisions.		L'ouvrage constitue un obstacle à faible hauteur. Risques forts de collision
Circulation de la faune volante			
	Risque de pollution des eaux du Poulancre pendant le chantier		Risque important de pollution des eaux du Poulancre (pile P1 proche du ruisseau)

	Viaduc Haut (Variantes Nord et mixte)		Viaduc Bas (Variante Sud)
	Solution bi-poutre mixte	**Solution béton précontraint**	**Solution bi-poutre mixte**
Intégration paysagère			
Impact visuel, ambiance			
	Position de l'ouvrage adaptée à l'échelle des contrastes topographiques du site, sans impact visuel de proximité. Perceptions internes de la vallée préservées.		Franchissement de la rivière et de la route très biais par rapport à l'ouvrage ce qui nécessite une travée centrale importante (environ 100m) avec une faible altitude du tablier (environ 5m) L'ouverture visuelle sur le paysage naturel de la vallée se trouve bouchée par les poutres du viaduc Compte tenu de la faible hauteur de l'ouvrage, le sol deviendra très vite stérile en raison des ombres portées et de l'absence de précipitations sous l'ouvrage
	Ouvrage à hauteur constante → la présence dans le paysage est ainsi réduite	Hauteur non constante ayant pour effet d'augmenter l'encombrement visuel de l'ouvrage par rapport à la solution métallique	
	Respect de la transparence visuelle de la vallée et du caractère pittoresque.		Forte artificialisation ressentie.
Le milieu humain			
Le cadre de vie			
	Pas d'impact		Impact durant la phase de chantier pour les habitations situées le long de l'itinéraire de substitution
Le milieu agricole			
	Pas d'impact		Impact durant la phase de chantier pour une exploitation laitière située le long de l'itinéraire de substitution.

→Synthèse de l'analyse comparative :

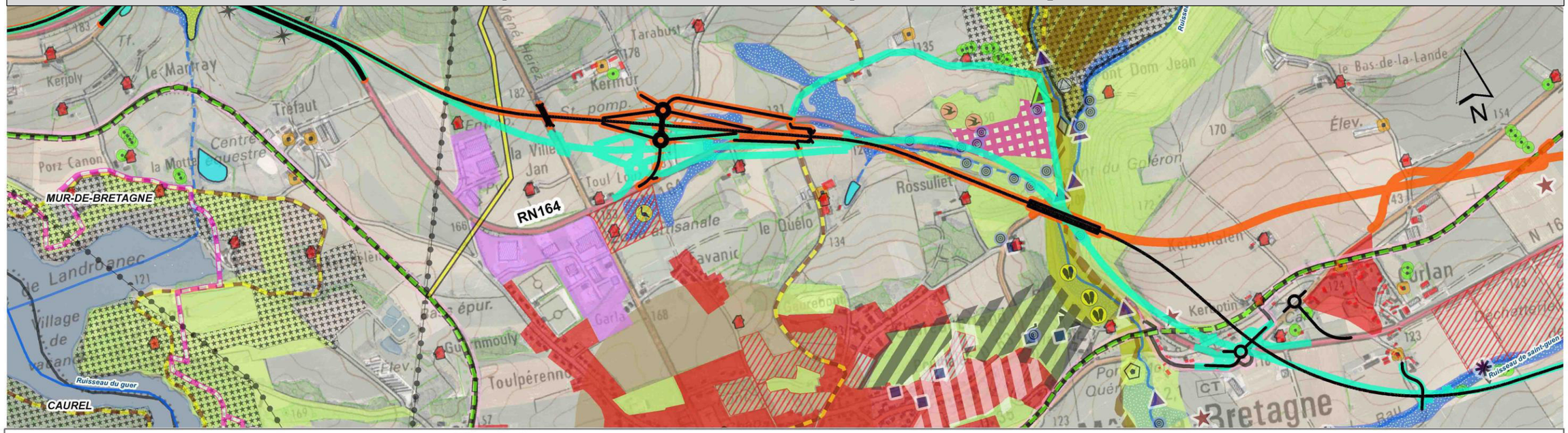
Pour les variantes Nord et Mixte, la solution bi-poutre mixte constitue la variante de moindre impact sur la biodiversité et le paysage. L'impact global sur la circulation de la faune dans la vallée du Poulancre peut même être qualifié de positif, dans la mesure où l'on limite les risques de collision terrestre (moindre trafic sur la RN actuelle). La hauteur sous l'ouvrage (plus de 20 m) contribuera à la transparence visuelle de la vallée et au respect de son caractère pittoresque.

Dans la comparaison globale des variantes qui suit, c'est la solution bi-poutre mixte et non béton précontraint qui a été retenue comme solution de référence pour les variantes Nord et Mixte. Outre son impact environnemental et paysager légèrement moindre, elle a aussi l'avantage d'être la moins chère.

Pour la variante Sud, la faible hauteur du viaduc génère des effets particulièrement néfastes sur l'environnement aussi bien en phase chantier que de manière définitive. A noter également pour cette solution, une phase de chantier particulièrement impactante pour les quelques habitations ainsi que pour l'exploitation laitière située le long de l'itinéraire de substitution. En effet, durant les 18 mois à 24 mois nécessaires à la construction du viaduc, l'ensemble du trafic de la RN164 se verra dévié sur une petite voie actuellement peu fréquentée. Un réaménagement de cette dernière sera à prévoir ainsi que la mise en place de mesures compensatoires (protections acoustiques, réalisation d'un boviduc) pour limiter les impacts occasionnés par cette augmentation de trafic.

Le travail d'analyse comparatif mené sur les différentes solutions montre que quelle que soit la thématique analysée la solution bi-poutre mixte de la variante Nord ou Mixte est la variante de moindre impact.

Impact des variantes sur la synthèse des enjeux



Limites communales

Milieu humain

- Exploitation agricole
- Bâti diffu
- Hameaux
- Zones urbaines et bourg
- Zones d'activités
- Zones urbanisables
- Sites inscrits
- Sites archéologiques
- Monument Historique R = 500 m
- Voie verte
- Sentier issu du POS
- Chemin de Grande Randonnée
- Ligne electrique
- Tracé préférentiel RTE
- Fibre optique

Milieu physique

- Cours d'eau intermittent
- Cours d'eau permanent
- Zones humides
- Captages et forages
- Périmètre immédiat
- Périmètre rapproché
- Zone complémentaire

Milieu physique

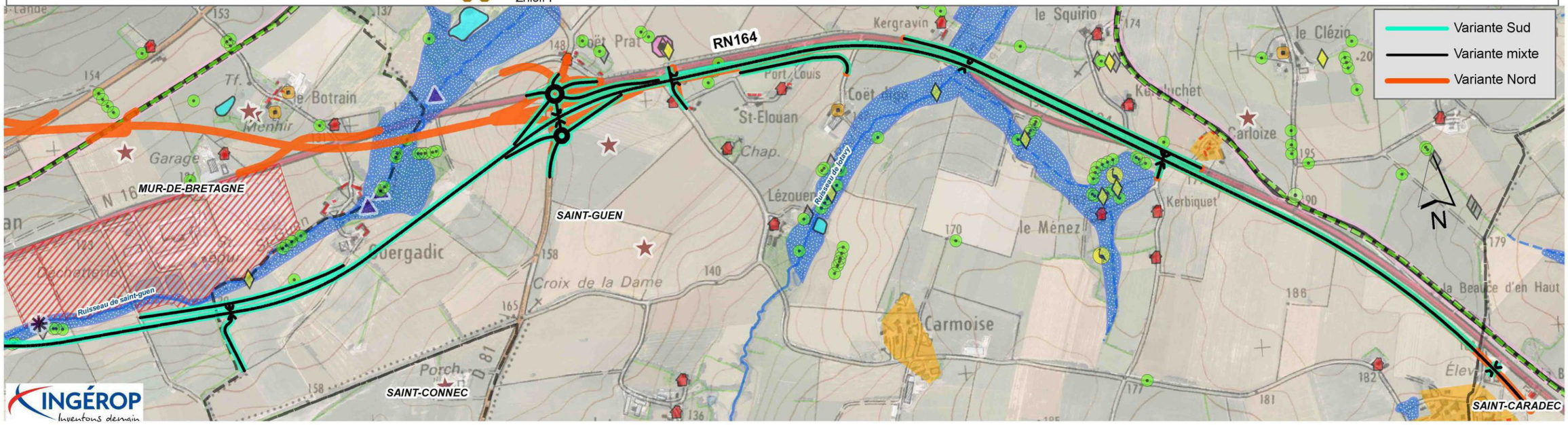
- Zone naturelle
- ZSC
- Znieff I

Éléments ponctuels remarquables

- Arbres creux
- Grand capricorne potentiel
- Arbre à cavité
- Arbre mort
- Elément patrimonial
- Colonie de reproduction de petit rhinolophe
- Contact du petit rhinolophe
- Gîte d'hivernage de chauves-souris
- Gîte secondaire de grandes chauves-souris
- Gîte secondaire de petit rhinolophe
- Indices de présence de la loutre
- Indices de présence de muscardin
- Indices de présence du campagnol amphibie
- Observation de l'escargot de Quimper
- Observation de la bécassine des marais
- Observation du hérisson d'Europe
- Point de traversée du grand rhinolophe
- Point de traversée probable du petit rhinolophe
- Reproduction d'amphibiens

Type d'habitat

- Habitats boisés d'intérêt communautaire
- Tourbière boisée dégradée de pente
- Herbiers à renoncules du Batrachion



INGÉROP
Inventons demain

Vue de la variante Nord entre Pont Quémer et Curlan

Vue de la variante Mixte entre Pont Quémer et Curlan

Vue de la variante Sud entre Pont Quémer et Curlan

5. LA COMPARAISON DES TROIS VARIANTES SOUMISES A LA PRESENTE CONCERTATION

	Impact positif
	Pas d'impact
	Impact négatif faible
	Impact négatif modéré
	Impact négatif fort

Code couleur :

5.1. L'impact des variantes sur le milieu humain et le foncier

Critères	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Les documents d'urbanisme				
	- Pas de modification de l'existant	- Le tracé suit pour partie l'emplacement réservé du POS de Mûr-de-Bretagne toutefois une mise en compatibilité est nécessaire		
		- Coupe 3 Espaces Boisés Classés	- Coupe 2 Espaces Boisés Classés	- Coupe 4 Espaces Boisés Classés avec un faible impact
Acquisitions foncières				
	Pas d'impact	- A ce stade d'avancée des études, il ne semble pas nécessaire de prévoir des acquisitions - 1 habitation se trouve à moins de 10m du projet (Rossuliet)	- 1 habitation se trouve à moins de 10m du projet (Rossuliet)	- 1 garage et 1 habitation directement impactés (pont Quémer) - 1 Habitation a moins de 10m du projet (Rossuliet)
Bâti				
Pourcentage du foncier acquis réutilisé				
	Pas d'impact Des acquisitions foncières ont déjà été réalisées : 46.3 ha			
		- 23 ha (soit 50%)	- 26ha (55%)	- 39ha (soit 85%)
Bâti : nombre d'habitations dans la bande des 100m				
	- Environ 66 habitations	- Environ 28 habitations	- Environ 29 habitations	- Environ 30 habitations
Contexte sonore				
	- 1 habitation : Point noir bruit	- La mise à 2X2 voies entraîne une vitesse de circulation de 110km/h, ce qui induit en terme acoustique une augmentation des niveaux sonores. Des protections phoniques sont réglementairement nécessaires si les seuils sont dépassés.		
		- 17 hameaux soumis à un niveau de bruit supérieur à 60dB(A)	- 16 hameaux soumis à un niveau de bruit supérieur à 60dB(A)	- 17 hameaux soumis à un niveau de bruit supérieur à 60dB(A)
Synthèse				

→Synthèse sur le milieu humain et le foncier :

L'impact des différentes variantes sur le milieu humain et le foncier est sensiblement équivalent.

5.2. L'impact des variantes sur le milieu agricole

	Variante O	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Emprises du projet sur la Surface Agricole Utile				
	Les emprises foncières[1] sont strictement conservées.	- 52.3ha	- 53.7ha	- 52.9 ha
Impact sur les sites d'exploitations et les bâtiments				
	- Pas d'impact	Fragilise cinq exploitations agricoles : ▪l'exploitation laitière de M. Le Drogoff située au Botrain (prélèvement de près de 11% de sa superficie) ▪l'exploitation d'élevage porcin du GAEC Le Sergent située au Nord Est de Curlan (prélèvement de foncier mais surtout effets de coupure de son exploitation) ▪l'exploitation laitière de M. Lavenant située de part et d'autre du carrefour de Toul Houz (prélèvement de 10% de sa superficie) ▪l'exploitation de type biologique de Mme Rault, située entre Rossuliet et Toul Houz (prélèvement de 8% de sa superficie) ▪L'exploitation d'élevage porcin de l'EARL Bertho-Le Hellay située entre Guergadic et Coet Prat (prélèvement de 7% de sa superficie)	Fragilise quatre exploitations agricoles : ▪l'exploitation d'élevage de M. Bouffort située au sud de Guergadic. Le projet prélève plus de 8% de la surface au global, vient couper l'exploitation en deux et remet en cause un projet immobilier ▪l'exploitation laitière de M. Lavenant située de part et d'autre du carrefour de Toul Houz (prélèvement de 10% de sa superficie) ▪l'exploitation de type biologique de Mme Rault, située entre Rossuliet et Toul Houz (prélèvement de 8% de sa superficie) ▪L'exploitation d'élevage porcin de l'EARL Bertho-Le Hellay située entre Guergadic et Coet Prat (prélèvement de 9% de sa superficie)	Fragilise cinq exploitations agricoles : ▪l'exploitation d'élevage de M. Bouffort située au sud de Guergadic. Le projet prélève plus de 8% de la surface au global, vient couper l'exploitation en deux et remet en cause un projet immobilier ▪l'exploitation laitière de M. Lavenant située de part et d'autre du carrefour de Toul Houz (prélèvement de 12% de sa superficie), qu'elle touche un peu plus que les deux autres variantes ▪l'exploitation de type biologique de Mme Rault, située entre Rossuliet et Toul Houz (prélèvement de 7% de sa superficie) ▪pendant les travaux du viaduc de franchissement de la vallée du Poulancre, l'exploitation laitière de M. Quéro (n°9), qu'elle vient couper en deux et perturber dans son accessibilité, ce qui peut être résolu par des mesures d'accompagnement significatives et coûteuses ▪L'exploitation d'élevage porcin de l'EARL Bertho-Le Hellay située entre Guergadic et Coet Prat (prélèvement de 9% de sa superficie)
Synthèse				

→Synthèse sur les milieux agricoles :

Toutes les variantes ont un impact agricole certes important mais globalement équivalent en termes d'emprise.
Les variantes Nord et Sud sont celles qui fragilisent le plus d'exploitations :
- pour la variante Nord, c'est particulièrement vrai pour deux exploitations du secteur Botrain/Curlan, qui demanderont des compensations foncières importantes
- pour la variante Sud, c'est particulièrement vrai pour une exploitation du secteur de Guergadic et pour l'exploitation située à l'Ouest de Pont Dom Jean durant toute la phase de construction du viaduc (entre 18 et 24 mois), voire pour l'élevage porcin situé entre Guergadic et Coet Prat.

Aussi, bien que consommant le plus de terres, la variante Mixte est celle qui fragilise le moins d'exploitations.
Quelle que soit la variante retenue, des compensations seront à rechercher vis-à-vis des exploitations touchées. Un aménagement foncier ou des échanges fonciers importants pourront s'avérer nécessaires, la variante Nord étant peut-être celle qui le justifierait le plus.

[1] Un tableau précis des exploitations impactées est présent an annexe 2.

5.3. L'impact des variantes sur le milieu naturel

	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Emprise sur les périmètres remarquables				
	- Pas d'impact	- Impact sur le site Natura 2000 de la vallée du Poulancre limité à l'emprise des piles du viaduc, pas d'effet de coupure		- impact important sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre
Impact sur des habitats ou espèces remarquables				
	- Impacts similaires sur la partie ouest jusqu'à Tréfaut (notamment impact limité sur la boulaie à sphaignes aux alentours de la source du Martray, impact modéré sur le boisement au nord de la Ville Jan) et à l'est de Coët Prat (coupures de haies).			
	- Pas d'impact	- Impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies. Entraîne la destruction d'individus d'escargots de Quimper mais évite les habitats où cette espèce est la plus densément présente. Se rapproche d'un site de reproduction d'amphibiens communs mais sans couper de continuité d'habitats favorables. Aggrave la coupure existante sur le Saint Guen (1 nouveau franchissement par la voie nouvelle adjacente au franchissement existant)	- Impact modéré sur les habitats de chauves-souris et sur les haies. Entraîne la destruction d'individus d'escargots de Quimper mais évite les habitats où cette espèce est la plus densément présente. Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen (impact potentiel sur les espèces présentes notamment la Loutre et les poissons).	- Impact très fort au niveau des habitats de la vallée du Poulancre (formation boisée d'intérêt communautaire), et des espèces qu'elle abrite. Destruction d'un site de reproduction d'amphibiens communs, et d'individus d'escargots de Quimper. Variante très proche d'un gîte d'hivernage de chauves-souris d'intérêt patrimonial. Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen (impact potentiel sur les espèces présentes notamment la Loutre et les poissons) et arasements de haies plus importants.
Impacts sur les corridors et déplacements d'espèces				
	- Maintien de la coupure entre l'ensemble Guerlédan/Bois de Caurel et le chapelet de boisements au nord de la RN164. - Aggravent l'effet de coupure occasionné par le franchissement du Lotavy (impact réductible par la mise en place d'ouvrages adaptés).			
	- Transparence écologique faible pour la vallée du Poulancre	Très bonne transparence pour la vallée du Poulancre		- Transparence écologique moyenne pour la vallée du Poulancre
	- Pas d'impact	- Aggravation de la coupure existante sur le Saint-Guen (1 nouveau franchissement par la voie nouvelle adjacente au franchissement existant)	- Création d'une nouvelle coupure sur le Saint Guen, impact réductible avec la mise en place d'ouvrages adaptés.	- Création d'une nouvelle coupure sur le Saint Guen, impact réductible avec la mise en place d'ouvrages adaptés.
Impacts sur les haies et les boisements				
		- Boisements : 13,6 ha, - haies : 3 870 ml	- Boisements : 13,7 ha, - haies : 3 870 ml	- Boisements : 15,9 ha, - haies : 4 125 ml

	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Impact sur les cours d'eau				
	- impact similaire limité sur les alentours de la source du Martray et sur le franchissement du Lotavy.			
	Pas d'impact	- impact fort sur le Rossuliet (dévoiement, enclavement, couverture).		
		- Aggravation d'une coupure existante : le franchissement actuel du Saint-Guen est conservé (itinéraire de substitution) et doublé avec un franchissement (nouvelle voie). Coupure du ruisseau de Rossuliet.	- Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen et d'un ouvrage de franchissement. Coupure du ruisseau de Rossuliet.	- Création d'une nouvelle coupure sur le Saint-Guen et d'un ouvrage de franchissement. Coupure du ruisseau de Rossuliet et impact jusqu'à la confluence avec le Poulancre.
Impact sur les zones humides et leurs fonctionnalités				
	- Toutes les variantes impactent de la même manière les zones humides liées au Martray et au Lotavy.			
	Pas d'impact	- L'itinéraire de substitution prévu au sud de Tarabust évite la zone humide, au contraire de la variante sud. Aggravation de la coupure existante du Saint-Guen.	- L'itinéraire de substitution prévu au sud de Tarabust évite la zone humide, au contraire de la variante sud. Création d'une nouvelle coupure sur les zones humides proches du franchissement actuel du Saint-Guen.	- Coupure supplémentaire sur la zone humide à l'est de Toul Louz. Coupure plus importante de la zone humide au sud-est de Tarabust. Création d'une nouvelle coupure sur les zones humides proches des rétablissements du Saint-Guen.
		- 4,2 ha	- 3,3 ha	- 3,8 ha
Synthèse				

→Synthèse sur le milieu naturel :

La vallée du Poulancre et ses abords concentrent la plus grande partie des enjeux environnementaux de l'aire d'étude et en ce sens méritent une attention particulière. En proposant un viaduc haut, les variantes Nord et Mixte répondent parfaitement aux enjeux écologiques de ce site reconnu au niveau européen et permettent d'ailleurs d'en améliorer la transparence écologique.

Ces deux variantes Nord et Mixte se valent globalement du point de vue des enjeux environnementaux : si la variante Nord impacte un hectare de plus de zone humide, la variante Mixte présente l'inconvénient de créer une nouvelle coupure sur le ruisseau de Saint-Guen là où la variante Nord ne fait qu'accentuer une coupure existante.

Par comparaison, la variante Sud, quant à elle, sera très pénalisante pour la vallée du Poulancre en générant des impacts difficilement réductibles (espèces protégées, zones humides, continuités écologiques) et en entraînant des contraintes réglementaires fortes.

5.4. L'impact des variantes sur le paysage

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

	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Impacts sur le relief		**Portion A**		
	Pas d'impact	- Impact peu important des mouvements de sol avec une alternance assez régulière des déblais/remblais sur toute la portion et des hauteurs de talus allant de 1.00m à 8.00 m, faciles à intégrer.		
		Portion B		
	Pas d'impact	- Impact important des déblais, ponctuellement forts sur une petite portion. - Impact faible des remblais.		- Impact important des déblais, ponctuellement forts sur une petite portion. - Impact un peu plus important des remblais que dans les deux premières variantes.
		Portion C		
	Pas d'impact	- Impact très important (mais ponctuel) à important des déblais. - Impact faible des remblais.		
		Portion D	**Portion D**	**Portion D**
	- Pas d'impact	- Impact important des remblais sur une longue partie de l'itinéraire (environ 2/3 de celui-ci), les remblais mesurent 6 à 8 m de haut sur une bonne portion. - Impact faible des déblais peu présents sur cette portion	- Impact des remblais sur une longue partie de l'itinéraire, ceux-ci sont globalement mois élevés que dans la variante Nord : de modérés à ponctuellement plus importants. - Impact faible des déblais peu présents sur cette portion.	
Impact sur le paysage des excédents de matériaux				
	Pas d'impact	Des zones de dépôt seront très certainement nécessaires compte tenu du volume des excédents de matériaux		

<table>
<tr><th></th><th>Variante O</th><th>Variante nord (viaduc haut)</th><th>Variante mixte (viaduc haut)</th><th>Variante sud (viaduc bas)</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Impact sur le paysage et le tourisme

(Projet vu depuis l'extérieur)</td><td></td><td colspan="3">Portion A</td></tr>
<tr><td>Pas d'impact</td><td colspan="3">Grand paysage et tourisme:
- Impact quasi nul à faible des déblais et remblais et de la prégnance du projet depuis les sites à enjeux du grand territoire : site inscrit du lac de Guerlédan, voie verte, chemin de grande randonnée, tous situés assez loin du projet (500,00m environ depuis cette portion).

Paysage proche des abords du projet:
- Impact des déboisements.
- Impact des déblais et remblais qui modifieront le paysage de l'aire d'étude rapprochée: cet impact peut être positif si les aménagements paysagers sont de qualité: valorisation du relief du coteau, mise en place d'essences locales, mises en valeur d'une identité, des ambiances de l'unité, etc.</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Portion B</td><td>Portion B</td></tr>
<tr><td>Pas d'impact</td><td colspan="2">Grand paysage et tourisme:
- Impact faible du projet car la route est encaissée par rapport au territoire et sera peu perceptible en général.
- Impact ponctuellement important de l'échangeur depuis particulièrement depuis les points hauts, les giratoires et les remblais prévus ne sont cependant pas très importants.
- Projet perceptible depuis les abords de la chapelle Notre Dame de la Pitié (située en point haut au nord) et depuis certaines portions ponctuelles du GR.

Paysage proche des abords du projet:
- Impact des déboisements.
- Impact fort des déblais : les vues ne seront plus possibles sur le territoire depuis ces secteurs encaissés.
- Coupure du GR.
- Impact de l'échangeur qui peut être positif par des aménagements permettant de mettre en avant et de clarifier l'entrée de ville de Mur de Bretagne.</td><td>Grand paysage et tourisme:
- Impact faible du projet car la route est encaissée par rapport au territoire et sera peu perceptible en général.
- Impact ponctuellement important de l'échangeur depuis particulièrement depuis les points hauts, les giratoires et les remblais prévus ne sont cependant pas très importants.
- Projet perceptible depuis les abords de la chapelle Notre Dame de la Pitié (située en point haut au nord) et depuis certaines portions ponctuelles du GR.
- Impact fort lié au passage d'une voie en limite du site inscrit de la vallée du Poulancre (élargissement nécessaire).

Paysage proche des abords du projet:
- Impact des déboisements.
- Impact des déblais (surtout) et remblais qui modifieront le paysage de l'aire d'étude rapprochée.
- Par rapport aux deux premières variantes, l'échangeur est un peu plus proche de Mur.
- Impact fort sur le GR avec la création d'une voie à l'emplacement de la voie rurale actuelle.</td></tr>
</table>

	Variante O	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
		Portion C		***Portion C***
Impact sur le paysage et le tourisme ***(Projet vu depuis l'extérieur)***	Pas d'impact	**Grand paysage et tourisme:** - Impact faible du viaduc de 25.00m de haut qui ne sera pas perceptible depuis les secteurs de haute qualité paysagère particulièrement depuis le site inscrit de la vallée de Poulancre. **Paysage proche des abords du projet:** - Impact des déboisements en bord de route. - Impact des déblais limité même s'ils sont ponctuellement fort et ceci sur une section assez courte. - Impact faible de l'ouvrage d'art depuis le fond de la vallée : ce dernier étant très haut (25,00m), seuls les piliers du viaduc seront perceptibles.		**Grand paysage et tourisme/ Paysage proche des abords du projet:** - Impact fort sur la vallée de Poulancre par l'élargissement de la D63 (itinéraire de substitution futur), la création sur ses abords de petits déblais et remblais et d'un petit giratoire. - Impact faible sur le site inscrit car le projet est situé en limité. - Impact ponctuellement fort à très fort des déblais. - Impact assez fort des remblais en entrée de vallée. - Impact très fort de l'ouvrage d'art de 4.75 m de hauteur sous tablier qui sera très perceptible depuis le fond de vallée : vision entière et écrasante du tablier et des piliers.
		Portion D	***Portion D***	***Portion D***
	Pas d'impact	**Grand paysage et tourisme/ Paysage proche des abords du projet:** - Impact fort car coupure de la voie verte. - Impact assez fort des remblais présents sur la majorité du linéaire dans un paysage au fonctionnement visuel ouvert. - Impact potentiel sur le jardin du Botrain avec la présence d'un merlon du projet en limite sud de ce dernier.	**Grand paysage et tourisme/ Paysage proche des abords du projet:** - Impact très fort sur l'unité paysagère « des petites vallées secondaires » avec la présence de la route et de forts remblais au sud du ruisseau de saint Guen qui viendront perturber l'intimité de la petite vallée. - Impact fort car coupure de la voie verte. - Impact assez fort des remblais présents sur la majorité du linéaire dans un paysage au fonctionnement visuel ouvert (les remblais sont un peu moins hauts globalement que ceux de la variante Nord). - Impact sur le hameau de Curlan : isolement urbain par rapport à Mur-de-Bretagne.	**Grand paysage et tourisme/ Paysage proche des abords du projet:** - Impact très fort sur l'unité paysagère « des petites vallées secondaires » avec la présence de la route et de forts remblais au sud du ruisseau de saint Guen qui viendront perturber l'intimité de la petite vallée. - Impact fort car coupure de la voie verte. - Impact assez fort des remblais présents sur la majorité du linéaire dans un paysage au fonctionnement visuel ouvert (les remblais sont un peu moins hauts globalement que ceux de la variante Nord). - Impact sur le hameau de Curlan : isolement urbain par rapport à Mur-de-Bretagne.

	Variante O	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Impact sur le paysage et le tourisme ***(Projet vu depuis la route)***		***Portion A***		
	Pas d'impact	**Grand paysage et tourisme :** - Impact positif avec un traitement paysager qualitatif des talus mettant en avant le territoire : position en belvédère, valorisation de la topographie, des vues vers le lac de Guerlédan, etc. **Paysage proche des abords du projet:** - Impact positif avec un traitement paysager qualitatif des talus mettant permettant la requalification des abords de voie : traitement des talus, absence de délaissés, utilisation de mobiliers s'intégrant dans le site, d'une palette végétale locales, etc.		
		Portion B		
	Pas d'impact	**Grand paysage et tourisme :** - Impact fort car le territoire traversé ne sera plus perceptible sur toute la portion en déblais. **Paysage proche des abords du projet :** - Impact fort des déblais : les vues ne seront plus possibles sur le territoire depuis ces secteurs encaissés. - Impact de l'échangeur qui peut être positif par des aménagements permettant de mettre en avant et de clarifier l'entrée de ville de Mur de Bretagne.		
		Portion C		***Portion C***
	Pas d'impact	**Grand paysage et tourisme / Paysage proche des abords du projet:** - Impact des déblais dont le traitement paysager devra être qualitatif, ambiance intime et confinée de la vallée à amorcer ici et à mettre en avant. - Impact positif du passage en hauteur sur la vallée avec des potentialités de perceptions de cette dernière depuis le viaduc à travailler.		**Grand paysage et tourisme / Paysage proche des abords du projet:** - Impact des déblais et des remblais dont le traitement paysager devra être qualitatif, ambiance intime et confinée de la vallée à amorcer ici et à mettre en avant.
		Portion D	***Portion D***	***Portion D***
	Pas d'impact	**Grand paysage et tourisme / Paysage proche des abords du projet:** - Impact positif car la route va passer en surplomb du territoire traversé avec des potentialités de perceptions lointaines intéressantes (unité paysagère agricole ondulée et ouverte).		
		Impact positif car la traversée du hameau de Curlan et des zones d'activité sont évitées.	Variante qui se rapproche du hameau de Curlan	Impact positif car la traversée du hameau de Curlan et des zones d'activité sont évitées.
Synthèse				

→Synthèse sur le paysage :

Les impacts paysagers des trois variantes se différencient principalement au niveau de la portion C (traversée de la vallée du Poulancre) ainsi que sur la portion D (de Kerbohalen à Colmain) avec :

-un impact fort sur le paysage de la vallée du Poulancre pour la variante sud (remblais et présence d'un ouvrage d'art bas très visible depuis le fond de vallée). Ici le passage sur un viaduc haut (variantes mixte et nord) permet de limiter très fortement les effets sur la vallée avec des impacts potentiellement positifs pour l'usager de la route.

-pour la portion D, un impact plus fort des variantes mixte et sud existe avec un tracé qui impactera le paysage «de la petite vallée de Saint Guen ».

5.5. L'impact des variantes sur le milieu physique (eau, sols…)

	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Impacts sur les sols et sous-sols				
	Cette variante ne nécessite pas de mouvements de terre.	Déblai : 980 000 m^3. Remblai : 660 000 m^3	Déblai : 930 000 m^3. Remblai : 705 000 m^3	Déblai : 1 020 000 m^3. Remblai : 785 000 m^3
Impacts sur l'hydrographie				
	- Pas de nouveau franchissement de cours d'eau - Dégradation possible des milieux et notamment au niveau du Lotavy (mauvais fonctionnement des ouvrages hydrauliques)	- Augmentation de la surface imperméabilisée - Coupure de 5 cours d'eau (Le Guer, Le Martray, le Poulancre, Le St Guen et le Lotavy) qui seront rétablis.		
Assainissement				
	- Mauvaise gestion des eaux de la chaussée.	- Gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassins de rétention		
Impact sur les captages en eau potable				
	- La RN164 actuelle ne traverse pas les deux zones de captage comprises dans la zone d'étude	- N'intercepte pas de zones de captage		
Synthèse				

→Synthèse sur le milieu physique :

Les trois variantes présentent un impact sensiblement identique sur le milieu physique. La variante Sud entraine toutefois des mouvements de terre légèrement supérieurs aux deux autres.

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

Critères	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Emplois				
	Pas d'impact	- La phase chantier va permettre de créer, déplacer ou maintenir des emplois et de dégager un surplus économique - Amélioration de l'attractivité du territoire vis-à-vis des pôles d'emplois extérieurs		
Activités (hors agriculture)				
Industrie				
	- Risque de fuite des entreprises à terme	- Contribution à la compétitivité des entreprises et notamment dans les secteurs où le transport représente un coût important. - Meilleures conditions d'activités pour la filière agro-alimentaire (approvisionnement, acheminement et transformation) sensible à la qualité du réseau routier		
Tourisme				
	Pas d'impact	- Amélioration de l'attractivité du territoire - Gain de trafic pouvant bénéficier au territoire (développement des activités autour du lac de Guerlédan)		
		- Impact potentiel sur le label jardin remarquable du Botrain, malgré les mesures d'accompagnement (merlon anti-bruit)		
Zones d'activités				
	- Risque de délocalisation d'entreprises souhaitant s'installer sur un territoire présentant une meilleure accessibilité	- Maintien voire développement des activités en place		Allongement de temps de parcours pour les trajets venant de Rostrenen pour rejoindre la ZA. Ils seront obligés d'emprunter l'itinéraire de substitution lié au franchissement du Poulancre.
		- Bonne desserte de la zone d'activités quelle que soit la variante - Potentiel de développement au Nord de la RN164 actuelle conservé et globalement équivalent dans les différentes variantes		
Urbanisation /développement urbain				
	- Risque de rupture de la reprise démographique avec la perte d'attractivité du territoire.	- Poursuite de la croissance démographique observée depuis le dernier recensement		
			Curlan se trouve «coupé » de Mûr de Bretagne	
Synthèse				

→Synthèse sur le développement économique et l'évolution du territoire :

Quelle que soit la variante retenue, la mise à 2x2 voies de la RN164 améliorera la compétitivité du territoire.
Sur le développement économique, la petite différence s'observe au niveau de la desserte de la Zone d'activité. En effet, la variante Sud entraine un léger allongement pour les personnes venant de Rostrenen qui seront obligées d'emprunter l'itinéraire de substitution passant par Pont Dom Jean.
Sur l'aménagement du territoire, les variantes Sud et Mixte engendreront une coupure entre le centre de Mûr-de-Bretagne et le hameau du Curlan qui se trouvera alors quelque peu isolé.

5.7. Les impacts sur les conditions de déplacements et la sécurité routière

Critères	Variante 0	Variante nord	Variante « mixte »	Variante sud
Trafics (sur le RN164) en 2035				
Avant RD767 *Entre RD767 et RD81* *Apres RD81*	6 000.véh/j 6400.véh/j 7 000.véh/j	8 200.véh/j 8 900.véh/j 8 710.véh/j	7 790.véh/j 8 420.véh/j 8 340.véh/j	7 770.véh/j 8 350.véh/j 8 270.véh/j
Sécurité routière				
	- Pas d'amélioration des conditions de sécurité - Rayon en plan et long inférieur au minimum	- Suppression des carrefours dangereux - Meilleure partage de la route avec une diminution des conflits d'usage (trafic agricole transféré sur la voie de substitution) - Visibilités améliorées - Créneau de dépassement sur l'ensemble de l'itinéraire		
Desserte locale				
	Pas d'impact	- Suppression des accès directs à la RN164 - Réalisation de deux échangeurs et d'un itinéraire de substitution - Allongement des temps de parcours pour certaines dessertes locales.		
Accessibilité du territoire				
	Pas d'impact	- Section portée à 110km/h : gain de temps		
Compatibilité avec une éventuelle Rocade Sud de Mûr-de-Bretagne.				
	Pas d'incompatibilité avec une éventuelle rocade Sud de Mûr-de-Bretagne			
	Raccordement possible par la création d'un giratoire au niveau de Curlan/Pont Quémer	Raccordement possible par la création d'un giratoire au niveau de Curlan/Pont Quémer et utiliser l'itinéraire de substitution.	La faisabilité d'un branchement d'une éventuelle Rocade Sud de Mûr-de-Bretagne sur la future RN164 semble peu évidente, au regard de la géométrie de ces deux variantes Mixte et Sud, qui sera contraignante en termes de visibilité pour y raccorder un futur échangeur. Celui-ci pourrait nécessiter de modifier totalement le raccordement (giratoires et franchissement) de la RD35 réalisé à l'occasion de la réalisation de la future RN164, et pourrait impacter des habitations. Il restera, comme sur la variante Nord, la possibilité de se raccorder à l'actuelle RN164 (et non à la nouvelle RN164) par un simple carrefour giratoire et utiliser l'itinéraire de substitution.	

Critères	Variante 0	Variante nord	Variante « mixte »	Variante sud
Gain de temps		Les gains de temps sont différents suivant les variantes et les origines/destinations des usagers.		
Usager en provenance du contournement Sud de Mûr-de-Bretagne			Par rapport à la variante nord : - Gain de 40'' vers Rostrenen - Gain de 1'10'' vers Loudéac - Perte de 30'' vers St Brieuc	
Usager allant en direction du contournement Sud de Mûr-de-Bretagne			Par rapport à la variante nord : - Gain de 40' s'il vient de Rostrenen ou Loudéac - Pas de gain en direction de St Brieuc	
Rentabilité socio-économique **(VAN-SE en M€2010)**		123.2M€	98.9M€	97.4M€
Synthèse				

→Synthèse sur les déplacements et la sécurité :

En supprimant l'ensemble des accès directs, la mise à 2X2 voies de la RN164 améliorera la sécurité de la section mais entrainera également des allongements de parcours pour certains hameaux. Ainsi, à ce stade d'avancée des études, les trois variantes présentent des impacts sensiblement identiques.
La variante Nord, un peu moins chère et un peu plus attractive pour les usagers, est la plus rentable.
Les possibilités de branchement d'une éventuelle rocade Sud de Mûr-de-Bretagne sur la nouvelle RN164 paraissent par ailleurs contraintes.

L'indicateur de rentabilité socio-économique :

La Valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est la différence entre les avantages apportés par le projet et les coûts qu'il implique, pendant toute sa durée de vie. Son évaluation, dont la méthode est très encadrée, prend en compte de nombreux effets auxquels est systématiquement donné un coût : cela va des gains de temps et éventuellement de confort pour les usagers, aux coûts d'utilisation des véhicules (carburants, dépréciation), en passant par les coûts d'entretien de la future route, les gains en termes de sécurité routière (moins d'accidents), les nuisances acoustiques, les gaz à effet de serre... Il est calculé en comparant la situation avec projet et la situation sans projet. Cet indicateur permet d'apprécier l'intérêt d'un projet pour la collectivité : plus sa valeur est positive et importante, plus le projet est pertinent.

5.8. Caractéristiques et contraintes techniques

Critères	Variante 0	Variante nord (viaduc haut)	Variante mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Longueur du projet neuf	- 0m	- 11 750 mètres	- 12 175m	- 12 260 mètres
Longueur de l'itinéraire de substitution (en section neuve)		- Environ 5 700m	- Environ 3 800m	- Environ 4 500m
Pente maximum	- Pas d'impact	- 5.3%	- 5.3%	- 6%
Ouvrages d'art	- Pas d'impact	- 10 ouvrages d'art - 1 viaduc	- 11 ouvrages d'art - 1 viaduc	- 11 ouvrages d'art - 1 viaduc
Exploitation sous chantier	Pas d'impact	- Phasage délicat : D 81 - D767 : déviation provisoire	- D767 : déviation provisoire - Phasage délicat : D81	- Phasage délicat : D81 - D767 : déviation provisoire - Gènes occasionnées au cours de la phase de travaux pour les habitations situées le long de l'itinéraire de substitution (variante C)
Coût du projet		95 M€ TTC	99 M€ TTC	102 M€ TTC
Synthèse				

→Synthèse sur le coût :

Les différences de coût entre les trois variantes ont deux explications : la longueur du tracé (section courante et itinéraire de substitution) et le nombre et les caractéristiques des ouvrages d'art. Sur ces deux critères la variante Nord, plus courte et nécessitant moins d'ouvrages d'art, est la moins chère. Les évolutions de prix depuis la première concertation sont dues essentiellement au coût du viaduc, le coût de celui de la solution Nord ayant été revu à la baisse.

6. RESUME ET CONCLUSION

→Variantes proposées à la concertation

Pour répondre aux interrogations soulevées lors de la première concertation publique, la DREAL, maître d'ouvrage du projet, a donc approfondi l'étude des solutions.

La Variante Nord reste identique à celle qui avait été initialement présentée. Un merlon de 4m de haut est juste rajouté pour protéger le jardin du Botrain des nuisances de la future route.

La Variante Sud est modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Les études complémentaires ont en effet montré qu'il était possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus. Pour y parvenir, la voirie locale existante doit être aménagée pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc. Cette solution d'utilisation de la voirie locale est préférable, malgré ses impacts réels mais temporaires sur une activité agricole et quelques habitations, à une solution consistant à construire une voie provisoire en fond de vallée : générant des impacts très importants sur le milieu naturel, elle ne respecte pas les impératifs de protection de la biodiversité et elle a en réalité très peu de chances de franchir avec succès les diverses étapes réglementaires à venir.

Une nouvelle variante, **dite Variante Mixte,** est envisageable. Comme la Variante Sud, elle passe au Sud de la Zone de Guergadic puis se confond avec le tracé de la Variante Nord en passant notamment en viaduc haut dans la vallée du Poulancre. Elle a les caractéristiques (avantages/inconvénients) de la Variante Sud et de la Variante Nord dans les parties communes avec ces variantes ; elle se distingue uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

→Le viaduc de franchissement du Poulancre

La manière de franchir le Poulancre est différente suivant les variantes :

-**les variantes Nord et Mixte** comprennent un viaduc long de 250 m et haut de 20m.

-**la variante Sud** comprend un viaduc long de 250 m de long et haut de 8 à 9 m.

Des études techniques et architecturales ont retenu dans tous les cas le principe d'un viaduc construit en béton pré-contraint, avec deux piles centrales, aux tons neutres pour mieux s'insérer dans le paysage.

➔ Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante Nord (viaduc haut)	Variante Mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Milieu humain et foncier			
Milieu agricole			
Milieu naturel			
Paysage			
Milieu physique (eau, sols..)			
Développement économique et Aménagement du territoire			
Déplacements et sécurité routière			
Contraintes techniques			
Coût	95M€	99 M€	102M€

➔ Les chiffres et données clefs

Critères	Variante Nord (viaduc haut)	Variante Mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Longueur de la variante	11 750m	12 175m	12 260m
Coût	95M€	99 M€	102M€
Nombre d'habitations dans la bande des 100m	28 habitations	29 habitations	30 habitations
Nombre d'habitations impactées	1 habitation	1 habitation	1 garage 2 habitations
% des terrains déjà acquis par l'Etat réutilisés	23ha (50%)	26ha (55%)	39ha (85%)
Surface agricole consommée (ha)	52.3ha	53.7ha	52.95ha
Boisements impactés (ha)	13.6ha	13.7ha	15.9ha
Zones humides impactées (ha)	4.2ha	3.3ha	3.8ha
Valeur actualisée nette socio-économique (M€)	123.2M€	98.9M€	97.4M€
Dimension du viaduc de franchissement du Poulancre	250m de long 25m de hauteur		250m de long 8 à 9m de hauteur
Itinéraire de substitution	RN164 actuelle		RN164 actuelle sauf dans le secteur de Pont Dom Jean où la voierie locale est utilisée.

→Conclusion :

Au regard des différentes critères analysés, les avantages et inconvénients relatifs de la variante Nord et de la nouvelle variante Mixte sont assez proches.
En effet, toutes deux :

- répondent de la meilleure manière possible aux enjeux environnementaux liés au franchissement de la vallée du Poulancre
- sont celles qui seront les moins visibles depuis l'extérieur et qui pourront ainsi mieux s'intégrer dans le paysage local

Tout en restant dans l'enveloppe aujourd'hui allouée au projet (100M€)

Elles se différencient néanmoins sur les points suivants :

- la variante Nord semble un peu plus défavorable à l'activité agricole, même si sa consommation foncière est un peu moindre. Elle impliquera de trouver des mesures d'accompagnements pour les exploitations impactées et plus particulièrement pour les deux exploitations les plus touchées. Pour la variante Mixte, ce sera aussi le cas, notamment pour une exploitation
- la variante Mixte est plus défavorable pour l'enjeu humain, en passant près de Pont Quémer et en isolant Curlan du reste de la commune de Mûr-de-Bretagne
- la variante Mixte a plus d'impact sur le paysage car elle marquera le secteur de la vallée de Saint-Guen
- la variante Nord impacte un peu plus de zones humides mais a contrario la variante Mixte crée une nouvelle coupure sur le ruisseau de Saint-Guen
- la variante Nord passe près du jardin du Botrain
- la variante Nord est moins chère

En considérant ces différences, et en prenant en compte le fait que l'impact sur l'activité agricole doit pouvoir être traité par les dispositions nécessaires (comme un aménagement ou des échanges fonciers), la variante Nord semble avoir un léger avantage. **Mais c'est bien l'enjeu de la concertation publique que de faire s'exprimer chacun, sur la base du présent dossier, sur le poids qu'il attribue aux avantages et inconvénients mis en avant sur ces deux variantes.**

La variante Sud, présente, quant à elle, deux contraintes majeures qui ne peuvent être que difficilement réduites :

- la présence d'un viaduc qui par sa position dans la vallée et sa faible hauteur génère des impacts sur des habitats et des espèces protégées
- son impact visuel et paysager lié à ce viaduc bas, mais aussi à son passage dans le secteur vallonné au sud de la Zone d'activités de Guergadic

En outre, pendant la phase de construction du viaduc, le trafic est temporairement dévié sur la voirie locale aménagée, générant des impacts pour une exploitation agricole et quelques habitations, qui pourront néanmoins être accompagnés par des mesures adéquates.

A partir du moment où une alternative solide existe pour le franchissement du Poulancre dans de bonnes conditions pour l'environnement (dans les variantes Nord et Mixte), les impacts de cette variante Sud sur le milieu naturel la rendent juridiquement peu solide : réussir à franchir les étapes réglementaires à venir (enquête publique, dossier loi sur l'eau, autorisation espèces protégées etc) serait très incertain**.**

7. APRES LA CONCERTATION

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

➢ Un nouveau temps d'échange début 2016

Après cette nouvelle concertation publique, une synthèse des avis et des observations sera réalisée par l'Etat, maître d'ouvrage. Ce bilan sera débattu dans le comité de suivi des études du projet, avant d'être rendu public.

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

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours – compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts sera soumis à l'appréciation de l'Autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et au Développement Durable) avant d'être présenté au public : cette autorité administrative indépendante apporte un éclairage extérieur sur la qualité et le contenu des études menées.

➢ L'enquête publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

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

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

➢ Les « espèces protégées » sous surveillance

Compte tenu des enjeux écologiques du projet, un dossier sera présenté au Conseil national de protection de la nature (CNPN). Cette procédure 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.

➢ La ressource en eau, objet de toutes les attentions

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier). Cette procédure donnera lieu à une nouvelle enquête publique.

8. LES ANNEXES

8.1. L'analyse comparative des solutions de franchissement du Poulancre

8.2. L'analyse comparative des trois variantes de tracé : compléments agricoles

8.3. La desserte de la ZA de Guergadic

8.1. L'analyse comparative des solutions de franchissement du Poulancre

- ***Impact sur le milieu naturel***

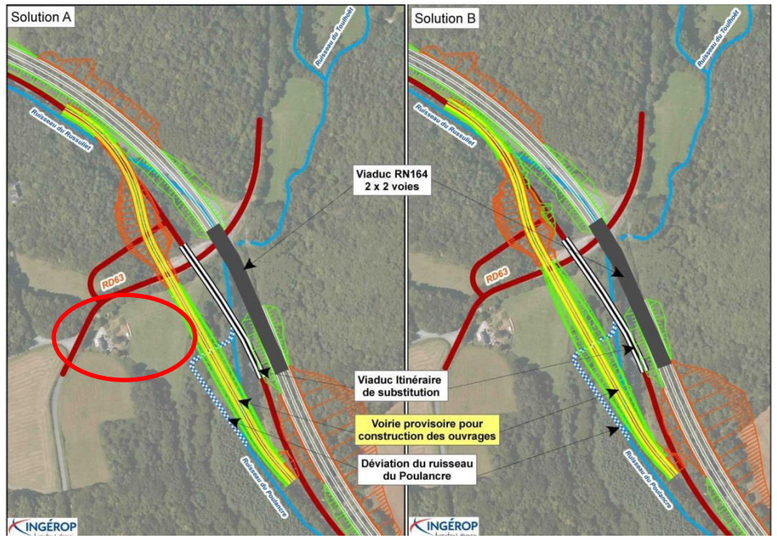
	Variante A (création d'une voie provisoire et second viaduc)	Variante B (création d'voie provisoire et second viaduc)	Variante C (réutilisation d'une voie existante avec élargissement)
Impacts sur les périmètres remarquables	Cette variante entraîne un impact sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre (cours d'eau, habitat d'espèce, escargot de Quimper)	Cette variante entraîne un impact sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre (cours d'eau, habitat d'espèce, escargot de Quimper)	Cette variante n'entraîne pas d'impact sur le site Natura 2000 de la vallée de Poulancre
Impact sur des habitats ou espèces remarquables	Cette variante a un impact fort sur les habitats d'espèces de la vallée du Poulancre (cours d'eau, zone humide, coteau boisé), et des espèces qu'elle abrite (escargot de Quimper, loutre, poissons, chauves-souris).	Cette variante a un impact fort sur les habitats d'espèces de la vallée du Poulancre (cours d'eau, zone humide, coteau boisé), et des espèces qu'elle abrite (escargot de Quimper, loutre, poissons, chauves-souris).	Cette variante entraîne des impacts très limités sur la faune (coupure de haies, rognage d'une lisière de boisement, artificialisation de prairie pâturée). Elle se rapproche du gîte de petit rhinolophe du Pont Dom Jean, mais la vitesse sera peu élevée sur ce tronçon et donc les risques seront faibles
Impacts sur les corridors et déplacements d'espèces	L'aménagement prévu entraîne une aggravation de l'effet de coupure du franchissement du Poulancre (succession de deux ouvrages). Il coupe également des habitats boisés jouant un rôle dans les déplacements d'espèces (mammifères terrestres, chauves-souris, oiseaux notamment), ainsi qu'une zone humide embroussaillée	L'aménagement prévu entraîne une aggravation de l'effet de coupure du franchissement du Poulancre (succession de deux ouvrages). Il coupe également des habitats boisés jouant un rôle dans les déplacements d'espèces (mammifères terrestres, chauves-souris, oiseaux notamment), ainsi qu'une zone humide embroussaillée	Cette variante n'aggrave pas la situation sur le Poulancre et ne coupe pas d'habitats boisés. La haie coupée joue potentiellement un rôle marginal dans la circulation des espèces entre Tarabust et Rossuliet.
Impact sur les haies et boisements	Les déblais sont légèrement moins importants que pour la variante B, mais l'impact reste conséquent.	Cette variante est la plus impactante en termes de surfaces de boisements et de linéaires de haies, notamment en raison de déblais importants en vallée du Poulancre, qui impactent les peuplements de pente existants.	Coupure d'une haie, rognage d'une lisière : impact faible sur le bocage et les boisements.
Impacts sur les cours d'eau	Cette variante crée un impact fort sur le Poulancre : ajout d'un ouvrage en parallèle de l'ouvrage existant. Il y a donc artificialisation d'une portion de lit de cours d'eau, interruption temporaire de l'écoulement en phase travaux avec risque de mise en suspension de fines, etc.	Cette variante crée un impact fort sur le Poulancre : ajout d'un ouvrage en parallèle de l'ouvrage existant. Il y a donc artificialisation d'une portion de lit de cours d'eau, interruption temporaire de l'écoulement en phase travaux avec risque de mise en suspension de fines, etc.	Cette variante n'engendre pas de franchissement de cours d'eau et n'a donc aucun impact.
Impact sur les zones humides et leurs fonctionnalités	Cette variante occasionne un impact sensible sur les zones humides de la vallée du Poulancre.	Cette variante occasionne un impact sensible sur les zones humides de la vallée du Poulancre.	Cette variante ne crée d'impact sur aucune zone humide
Synthèse	**Cette variante crée un impact fort sur le site Natura 2000, les boisements, les zones humides, les espèces et leur circulation au sein de la vallée du Poulancre.**	**Cette variante crée un impact très fort sur le site Natura 2000, les boisements, les zones humides, les espèces et leur circulation au sein de la vallée du Poulancre.**	**Cette variante engendre des impacts très limités (coupure d'une haie, rognage d'une lisière)**

- ***Impact sur le paysage***

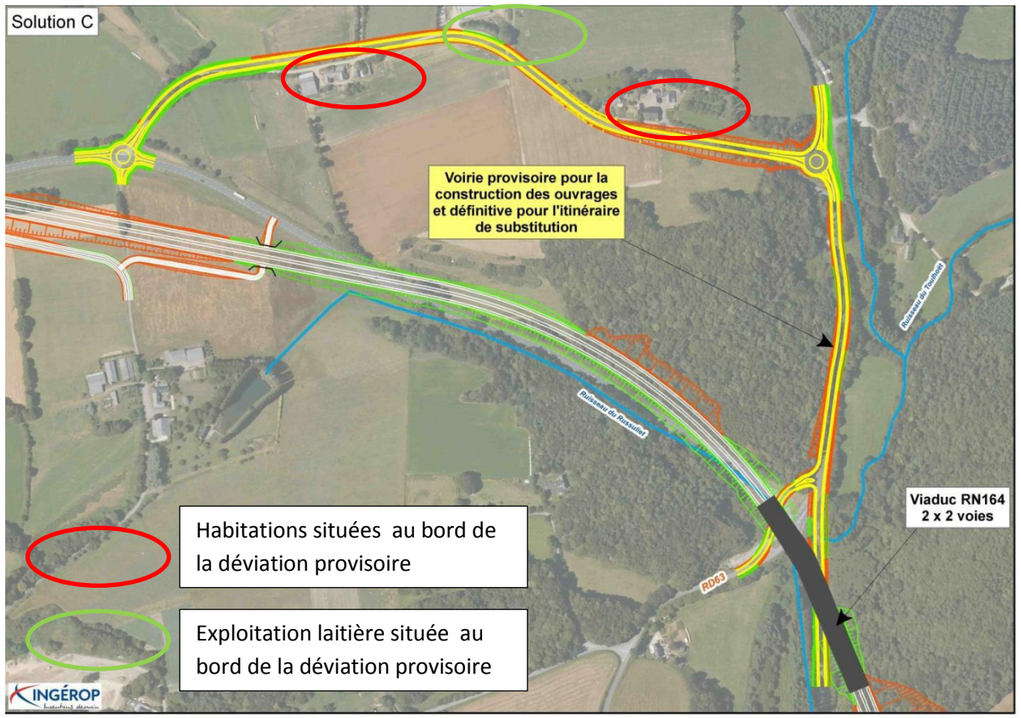
	Variante A	Variante B	Variante C
Impacts sur le paysage et le tourisme (projet vue depuis l'extérieur)			
	Grand paysage et tourisme - Absence d'impact paysager depuis les secteurs de haute qualité paysagère : site inscrit de la vallée de Poulancre. **Paysage proche des abords du projet:** - Impact très fort des deux viaducs dont la hauteur de 7.00 m sera très perceptible en fond de vallée : focalisation des vues sur ces éléments. - Impact très fort en phase chantier sur le paysage : remblais et déblais, déboisements.	**Grand paysage et tourisme** - Absence d'impact paysager depuis les secteurs de haute qualité paysagère : site inscrit de la vallée de Poulancre. **Paysage proche des abords du projet:** - Impact très fort des deux viaducs dont la hauteur de 7.00 m sera très perceptible en fond de vallée : focalisation des vues sur ces éléments. - Impact très fort en phase chantier sur le paysage : remblais et déblais (encore plus importants que dans la variante A), déboisements.	**Grand paysage et tourisme :** - Impact faible sur le site inscrit de la vallée de Poulancre car le projet est situé en limite. **Paysage proche des abords du projet:** - Impact fort sur la vallée de Poulancre par l'élargissement de la D63 (itinéraire de substitution futur), la création sur ses abords de petits déblais et remblais et d'un petit giratoire : renforcement du caractère routier dans le fond de vallée. - Impact très fort de l'ouvrage d'art de 4.75 m de hauteur sous tablier qui sera très perceptible depuis le fond de vallée : vision entière et écrasante du tablier et des piliers.
Impacts sur le paysage et le tourisme (projet vue depuis la route)			
	Grand paysage et tourisme/ Paysage proche des abords du projet: - Impact fort des deux ouvrages qui pourront avoir des perceptions l'un sur l'autre et renforcer un caractère routier dans traversée de l'unité de la vallée du Poulancre. - Impact fort des perceptions de la voie de travaux en phase chantier. - Impact fort des déboisements : perte d'intimité du site en lien avec l'unité de la vallée de Poulancre.	**Grand paysage et tourisme/ Paysage proche des abords du projet:** - Impact fort des deux ouvrages qui pourront avoir des perceptions l'un sur l'autre et renforcer un caractère routier dans traversée de l'unité de la vallée du Poulancre. - Impact fort des perceptions de la voie de travaux en phase chantier. - Impact fort des déboisements : perte d'intimité du site en lien avec l'unité de la vallée de Poulancre.	**Grand paysage et tourisme / Paysage proche des abords du projet:** - Impact des déblais et des remblais dont le traitement paysager devra être qualitatif.
Synthèse			

- ***Impact sur le milieu humain***

	Variante A	Variante B	Variante C
Bâti			
	Une habitation se trouve à moins de 100m de la déviation provisoire (gêne occasionnée durant la phase de chantier)		Au moins 4 habitations se trouvent à proximité immédiate du projet. Gênes occasionnées durant la phase de chantier → à terme peu de trafic sur l'itinéraire de substitution.
Milieu agricole	Pas d'impact		Très impactante durant la phase de construction du viaduc , outre la consommation de terres agricoles, elle remet en cause le fonctionnement en venant couper l'exploitation laitière en deux. . Cet impact pourra être limité par la construction d'un boviduc.
Synthèse			



Habitations situées à moins de 100m de la déviation provisoire



Habitations situées au bord de la déviation provisoire

Exploitation laitière située au bord de la déviation provisoire

- ***Conclusion***

	Variante A	Variante B	Variante C
Milieu naturel			
Paysage			
Milieu humain			

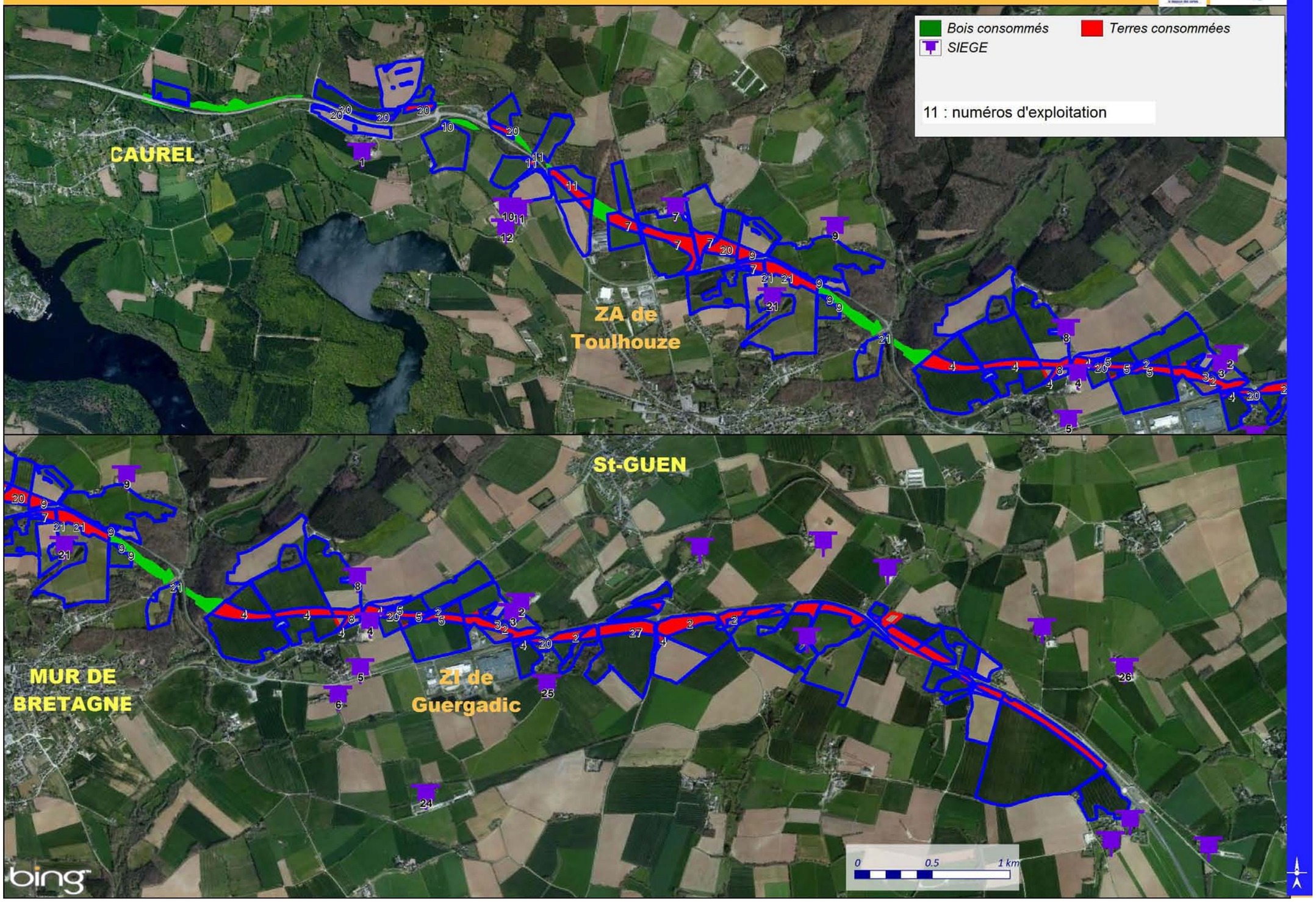
Au regard de l'analyse environnementale mais également des enjeux techniques, il a été fait le choix de retenir la variante C. Cette solution de franchissement sera donc retenue pour la suite des études pour la variante Sud. Toutefois, il conviendra de prendre en compte les risques de gènes occasionnés durant la phase de chantier notamment sur l'itinéraire de substitution.

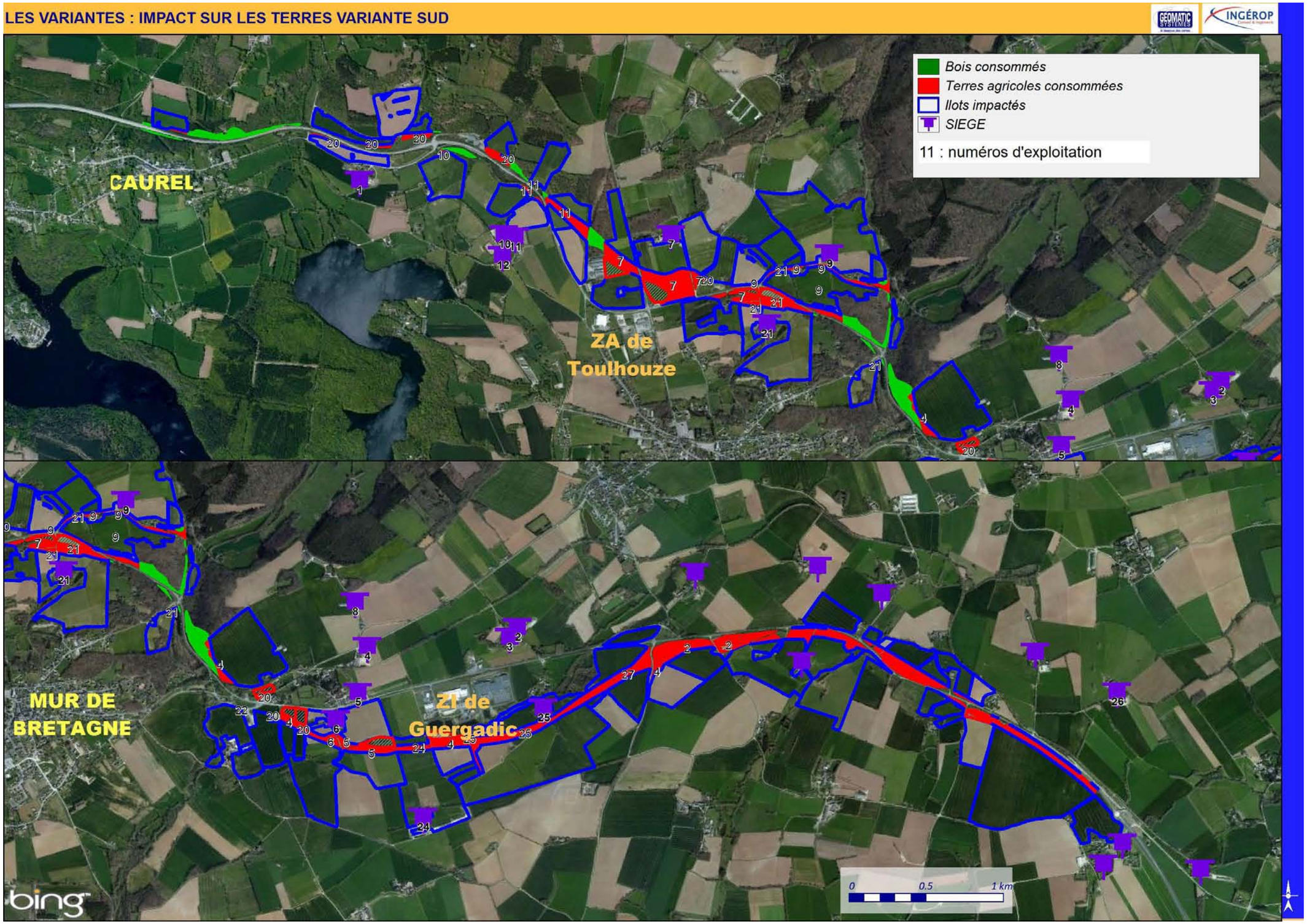
8.2. Analyse comparative des trois variantes de tracé : complément agricole

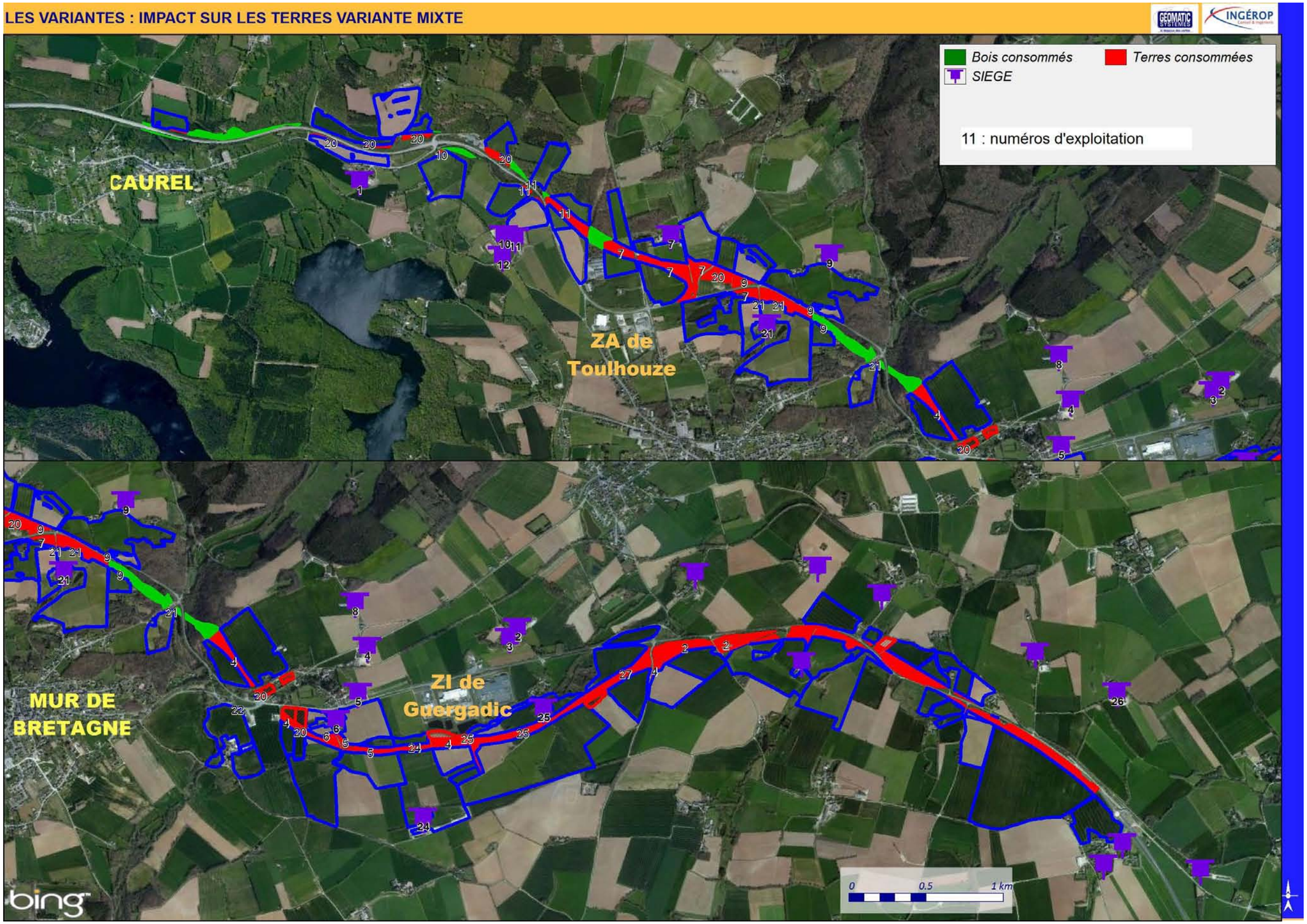
- ***Les exploitations les plus touchées***

Numéro exploitant	Nom de l'exploitant ou de l'exploitation	Impact variante Nord sur la SAU (ha)	Impact variante Mixte sur la SAU (ha)	Impact variante Sud sur la SAU (ha)	SAU globale de l'exploitation (ha)	Synthèse et commentaires
2	M. Le DROGOFF Laurent	8.03	4.23	4.23	76.00	Site fragilisé par la variante Nord (exploitation coupée par le projet) : surface à compenser.
4	GAEC LE SERGENT	5.80	4.97	3.59	137.00	Site fragilisé par la Variante Nord (exploitation coupée par le projet) : surface à compenser. Habitation séparée de l'élevage avec toutefois la présence d'un rétablissement à proximité de l'habitation maintenant un accès possible. Proximité de la route et du bâtiment d'élevage pouvant être traité par un merlon anti-bruit.
5	SCEA LE HIR-FOURCHON	2.02	1.97	1.97	83.00	
6	EARL JEGO Gilles		1.33	1.23	26.59	Pas de successeur, réserve foncière ?
7	M. LAVENANT Olivier	6.99	6.99	7.89	66.00	Site fragilisé par toutes les variantes (exploitation coupée par le projet) : surface à compenser
8	EARL du Bas de La Lande	1.29			34.60	
9	M.QUERO	1.09	1.09	2.37	57.00	Dans la variante Sud, exploitation très perturbée pendant les travaux du viaduc de franchissement du Poulancre, impliquant la réalisation de mesures d'accompagnement (boviduc, gestion des accès...)
10	EARL Centre Equestre de Guerlédan	0.12	0.12	0.12	27.00	
11	EARL BERTHO Stéphane	2.00	2	1.84	63.00	
20	GAEC de COET DRIEN	3.94	3.90	2.32	180.00	
21	Mme RAULT Nathalie	2.59	2.59	2.30	32.00	
24 et 25	M.BOUFFORT		5.95		69	Dans les variantes Mixte et Sud, site fragilisé (exploitation coupée par le projet) : surface à compenser, et remise en cause d'un projet immobilier.
27	EARL BERTHO -LE HELLEY	2.82	3.58	3.58	40	Les variantes Mixte et Sud fragilisent d'autant plus l'exploitation en enlevant une superficie plus importante (nécessaire du point de vue de l'épandage) : surface à compenser.
Autres		15.62	15	15.57		
Total général		52.31	53.71	52.95		

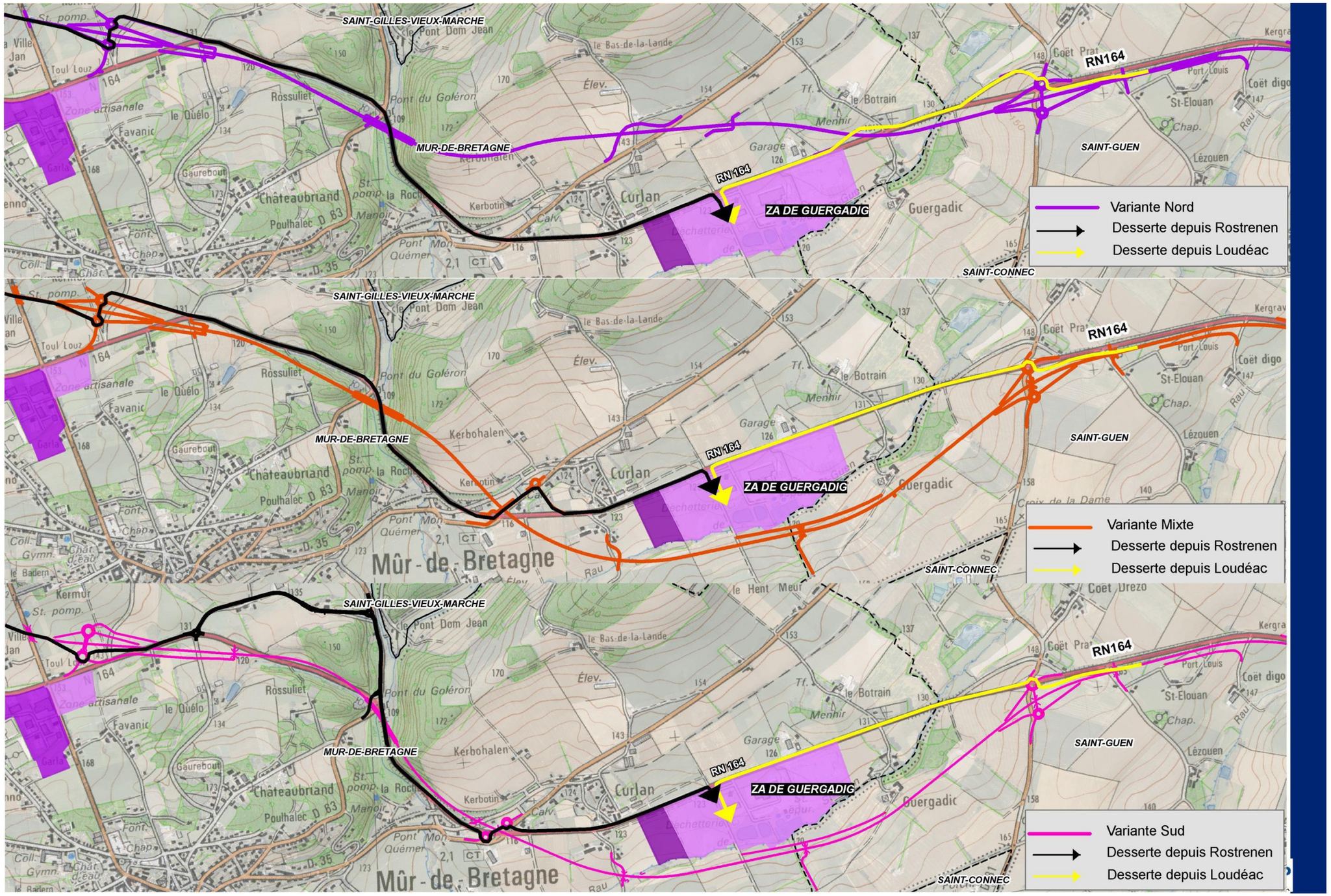
LES VARIANTES : IMPACT SUR LES TERRES VARIANTE NORD




LES VARIANTES : IMPACT SUR LES TERRES VARIANTE SUD
Bois consommés
Terres agricoles consommées
Ilots impactés
SIEGE
11 : numéros d'exploitation
CAUREL
ZA de Toulhouze
MUR DE BRETAGNE
ZI de Guergadic
0
0.5
1 km
bing


LES VARIANTES : IMPACT SUR LES TERRES VARIANTE MIXTE
Bois consommés
Terres consommées
SIEGE
11 : numéros d'exploitation
CAUREL
ZA de Toulhouze
MUR DE BRETAGNE
ZI de Guergadic
0
0.5
1 km
bing

➢ La desserte de la zone d'activités de Guergadic



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

Membres du comité de suivi

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor

Monsieur le Président du conseil régional de Bretagne

Monsieur le Président du conseil départemental des Côtes d'Armor

Madame Céline Guillaume, Conseillère Départementale du canton de Mûr-de-Bretagne

Monsieur Loïc Roscouet, Conseiller Départemental du canton de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Maire de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Maire de Caurel

Monsieur le Maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché

Monsieur le Maire de Saint-Guen

Monsieur le Maire de Saint-Connec

Monsieur le Maire de Saint-Caradec

Monsieur le Président de la communauté de communes de la CIDERAL

Madame la Présidente de la communauté de communes de PONTIVY Communauté

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

Monsieur le Président du Pays du Centre Bretagne

Monsieur le Président du Pays de Pontivy

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

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

Monsieur le Président de Bretagne Vivante

Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton

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

Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes de l'Ouest

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

RN 164
mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

Concertation publique complémentaire

Du lundi 18 janvier au vendredi 12 février 2016

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Région
BRETAGNE

Concertation publique complémentaire

Ce nouveau temps d'information et d'échange qui va se dérouler du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 offre la possibilité aux collectivités, habitants des communes ainsi qu'à tous les utilisateurs de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires réalisées et de s'exprimer à nouveau sur le projet.

Le contexte

Achever la mise à 2x2 voies de la RN164 sur l'ensemble de son itinéraire, de Montauban-de-Bretagne à Châteaulin est l'objectif de l'État et de la Région Bretagne. Il a été réaffirmé par le Pacte d'avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013, et le Contrat de Plan État-Région 2015-2020, signé le 11 mai 2015, et qui alloue 237 M€ aux projets sur la RN164.

L'aménagement de 11 km de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne fait partie de ce programme global.

Une première concertation sur le projet de mise à 2x2 voies dans ce secteur de Mûr-de-Bretagne s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public 3 variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud ») : l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, la concertation menée en 2014, si elle a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

L'État a donc mené des études complémentaires dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher si possible des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts. La conception et l'insertion du viaduc au-dessus du Poulancre, la phase chantier, les enjeux environnementaux et agricoles ont été approfondis.

Ce sont les résultats de ces approfondissements qui sont exposés dans le nouveau dossier de concertation. Il s'agit toujours, à l'issue de cette nouvelle phase d'études complémentaires, de retenir un tracé préférentiel à approfondir ensuite.

Les variantes soumises à la concertation

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- **la variante Sud :** passant au sud de la zone d'activités de Guergadic, elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long,
- **la variante Nord :** la variante Nord, qui passe au nord de Curlan, n'a pas été modifiée par rapport à la concertation de 2014, à l'exception d'un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain,
- **la variante Mixte :** il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Comment s'informer et s'exprimer ?

Une réunion publique
se tiendra **le 27 janvier 2016 à 18h30**
à La Halle aux Loisirs, rue de la Traversière à Mûr-de-Bretagne.

Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer. Un registre sera disponible dans les mairies de Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Saint-Guen, Saint-Connec et Saint-Caradec pendant la période de concertation. Vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

Vous pouvez également donner votre avis ou poser vos questions par courriel :
rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
ou
par voie postale :
Direction régionale de l'environnement de l'aménagement
et du logement (DREAL) de Bretagne
10, rue Maurice Fabre – CS 96515
35065 Rennes Cedex

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

Réunion publique du 2 !anvier 2"16

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

Présent pour l'avenir

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

R$ R%$ & ' # &R $ %( ) R%&N*# N

- Pourquoi une concertation complémentaire ?
- Rappel des variantes précédemment étudiées
- Questions posées par la première concertation
- Contenu et résultats des études complémentaires

  Échanges avec la salle

- Comparaison des variantes

  Échanges avec la salle

- La suite

POURQUOI UNE CONCERTATION COMPLEMENTAIRE ?

Rappel du contexte

L’État et la Région Bretagne souhaitent finaliser la mise à 2x2 voies de la RN164 de Montau an de Bretagne à ! h" teaulin #61 $m restent à réaliser sur les 162 $m de l’itinéraire%

! ’est un des &oints forts du ' a(te d’) venir &our la Bretagne* signé en 2+1, &ar le ' remier Ministre* et du ! ontrat de ' lan État-Région 2+1. -2+2+* ave(un investissement ex(e&tionnel de 237M€ &ris en (harge à &arts égales &ar l’État et la Région* dont 14. M/ dans les ! 0tes d’) rmor%

Le &ro1et de M2r-de-Bretagne s’ins(rit dans (ette o 1e(tif &oliti3ue fort &our le ! entre Bretagne4#i(i* le ut est de finaliser un &ro1et* de (onduire les &ro(édures réglementaires et d’a(heter les terrains &our &ermettre des travaux 1uste a&r5s 2+2+

Où en est-on ?

6n 1uin7uillet 2+14* une &remi5re (on(ertation s'est tenue autour de , variantes #) ménagement sur ' la(e* variante Nord* variante 8ud

9 n'a &as été &ossi le d'en tirer un ilan &ermettant de (hoisir la variante à a&&rofondir en détail :&our la &orter à en3u; te &u li3ue &réala le à la dé(laration d'utilité &u li3ue< # la variante « Aména ement sur ! lace " a pu #tre écartée mais le (onsensus n'était &as suffisant sur la variante Nord ou la variante 8ud

L'État a don(mené des études complémentaires &endant l'année 2+1. &our a&&rofondir la (on(e&tion et fournir des éléments &lus détaillés &our fa(iliter le (hoix* mais aussi &our re(her(her à améliorer les solutions

! e sont (es études* et la nouvelle (om&araison de variantes 3ui va ave(* 3ui sont l'o 1et de la concertation complémentaire menée du $%&anvier au $2 'évrier 2($)

+ o, , ent participer à la concertation -

- Réunion publique
- Dossier de concertation consultable en mairies
- ite !nternet de la DR"#L $retagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- #dresse mél pour donner son avis ou poser une question
- Écrire un courrier % la DR"#L

RAPPEL DES VARIANTES PRECEDEMMENT ETUDIEES

Présentation de la variante "aménagement sur place"

En quelques chiffres	
Longueur	12.7km
Surface agricole utile touchée	46.4ha
Bois directement impactés	10.2ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	60
Coût	103M€

Le futur projet entre Guergadic et Saint-Elouan

Viaduc
2 x 2 voies :
130m de long et 6,50m de hauteur

Itinéraire de substitution :
175m de long et 9,00m de hauteur

MUR-DE-BRETAGNE

Mûr-de-Bretagne

SAINT-GUEN

RN164

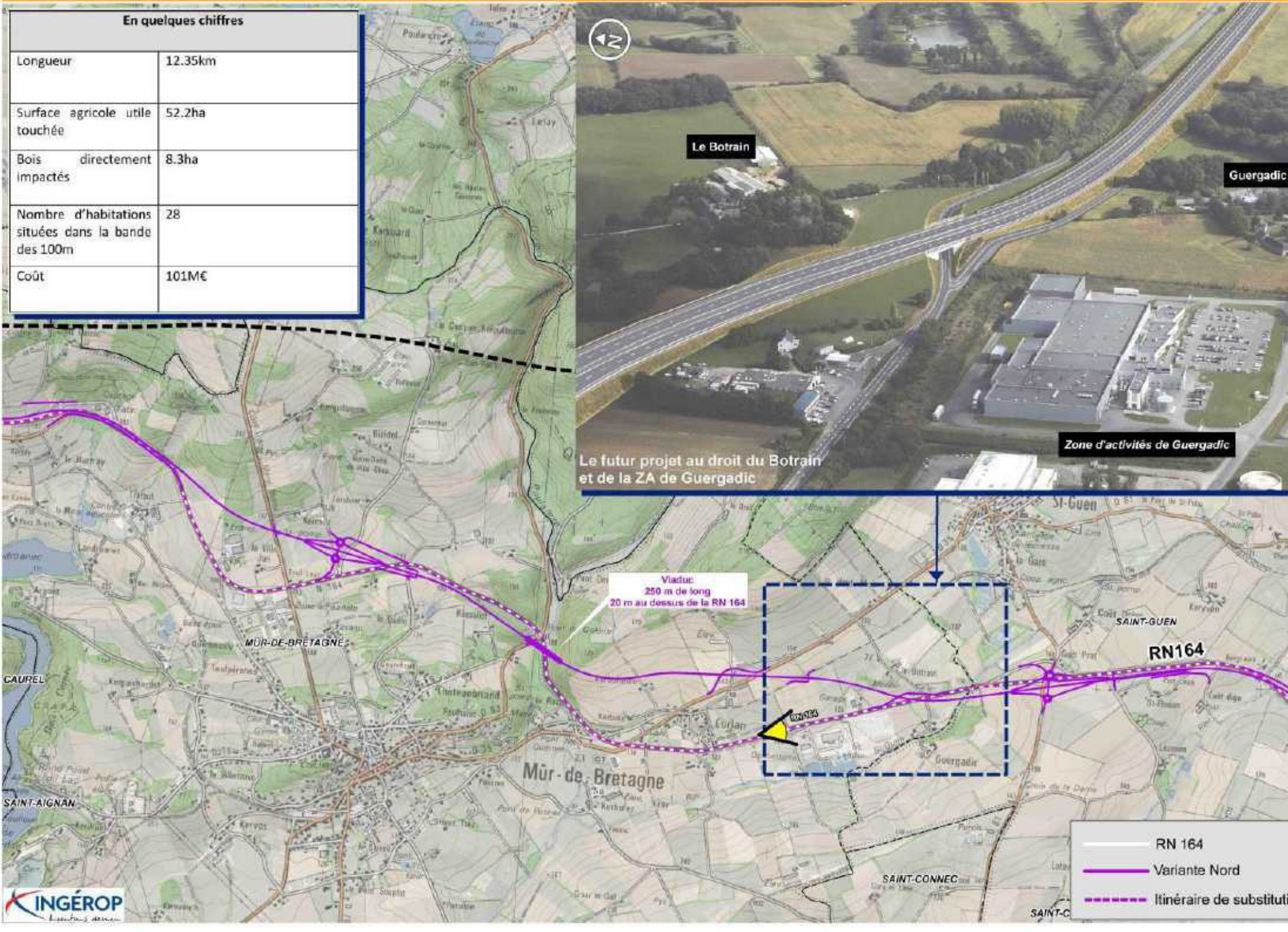
SAINT-CONNEC

Aménagement sur place

INGÉROP

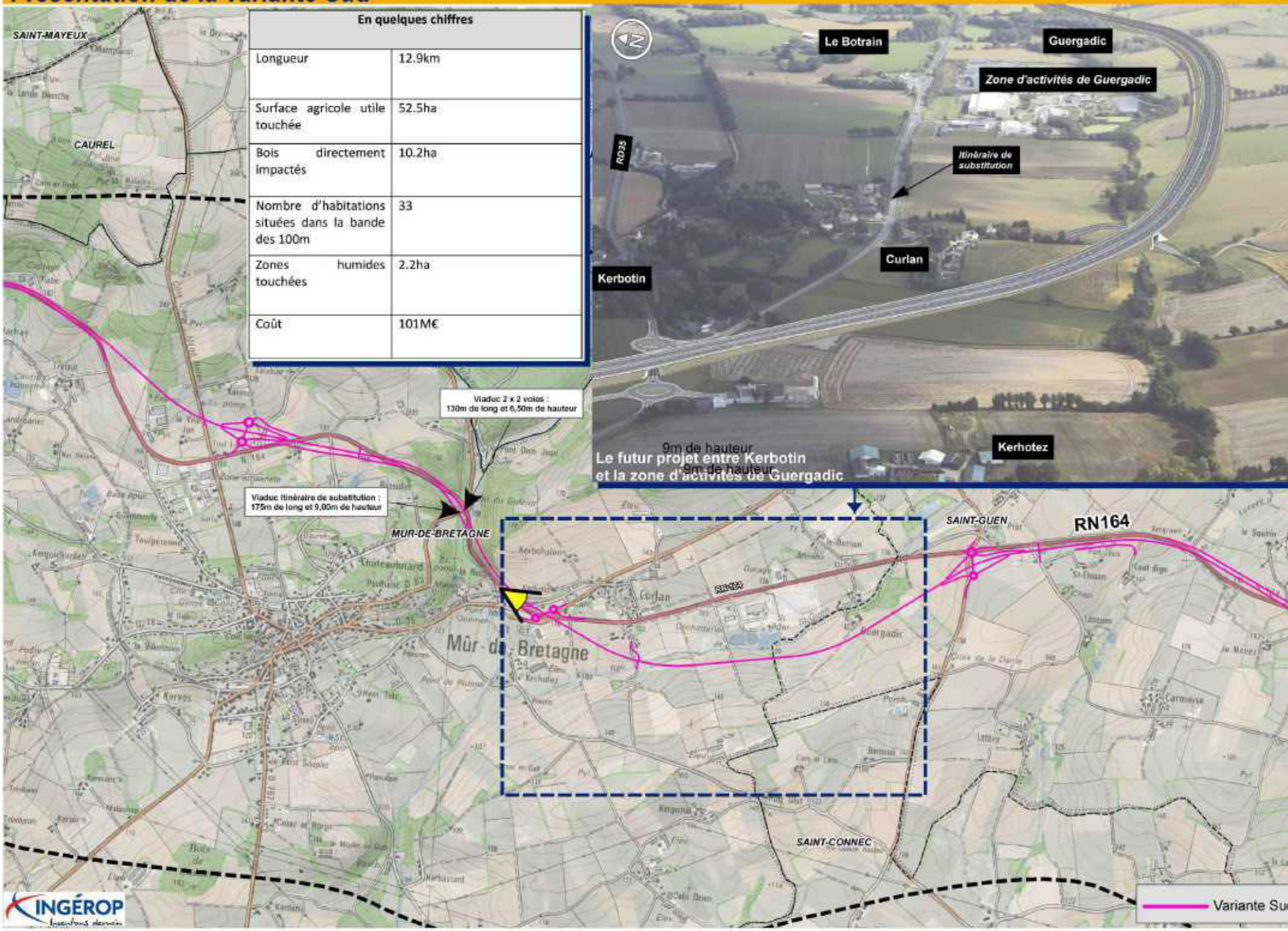
Présentation de la variante Nord

En quelques chiffres	
Longueur	12.35km
Surface agricole utile touchée	52.2ha
Bois directement impactés	8.3ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	28
Coût	101M€



Présentation de la variante Sud

En quelques chiffres	
Longueur	12.9km
Surface agricole utile touchée	52.5ha
Bois directement impactés	10.2ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	33
Zones humides touchées	2.2ha
Coût	101M€



INGÉROP
Inventons demain

QUESTIONS POSEES PAR LA PREMIERE CONCERTATION

%nseigne, ents de la pre, i. reconcertation

- Présence d&importants remblais' de viaducs' pro(imité de certaines)ones b*ties' pa+sage pittoresque du Poulancre → ,ieu(rendre compte de l&insertion dans le pa+sage

- Présence de viaducs' ouvrages relativement comple(es et co-teu(→ étudier plus en détail leur .aisabilité pour préciser leur co-t et leurs conditions de réalisation en phase chantier

- "ssa+er d&éviter l&un des deu(viaducs nécessaires % la variante ud

- Combiner les avantages/inconvénients des deu(variantes 0ord et ud en une 1ariante ,i(te

- ,ise en garde sur les en2eu(environnementau(de la vallée du Poulancre 3)one 0atura 45556 → appro.ondir les impacts

- Demi7échangeur supplémentaire de Caurel lié % un intér8t local → pas de prise en compte dans le pro2et de l&État mais renvoi % une collectivité pour porter un éventuel pro2et

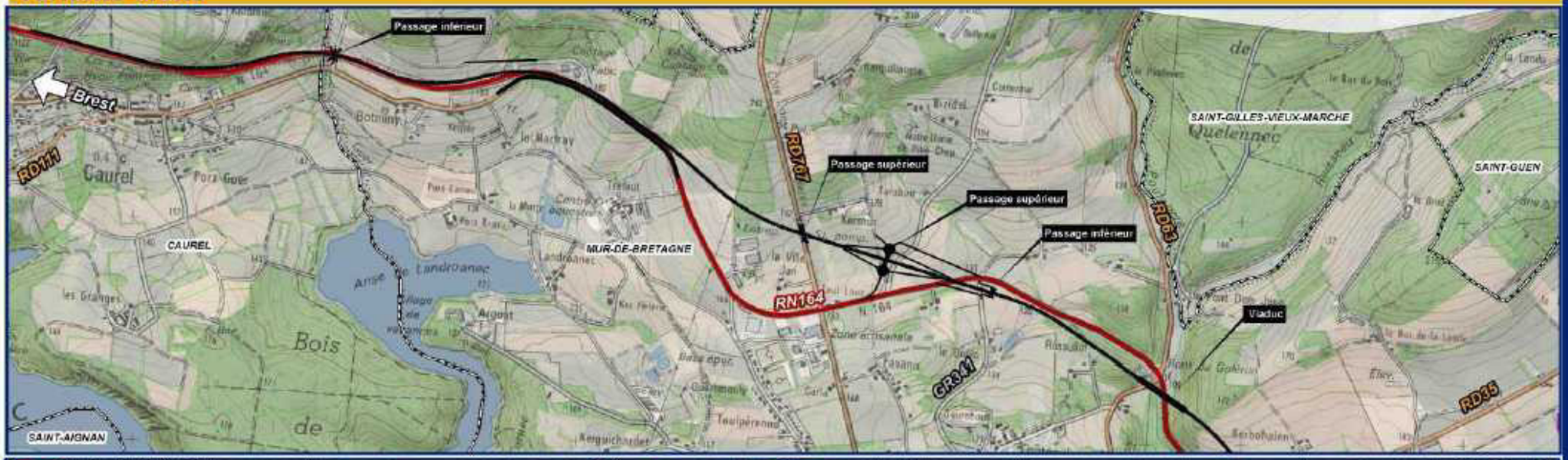
9 Rester dans une enveloppe .inancière de :55 , ;

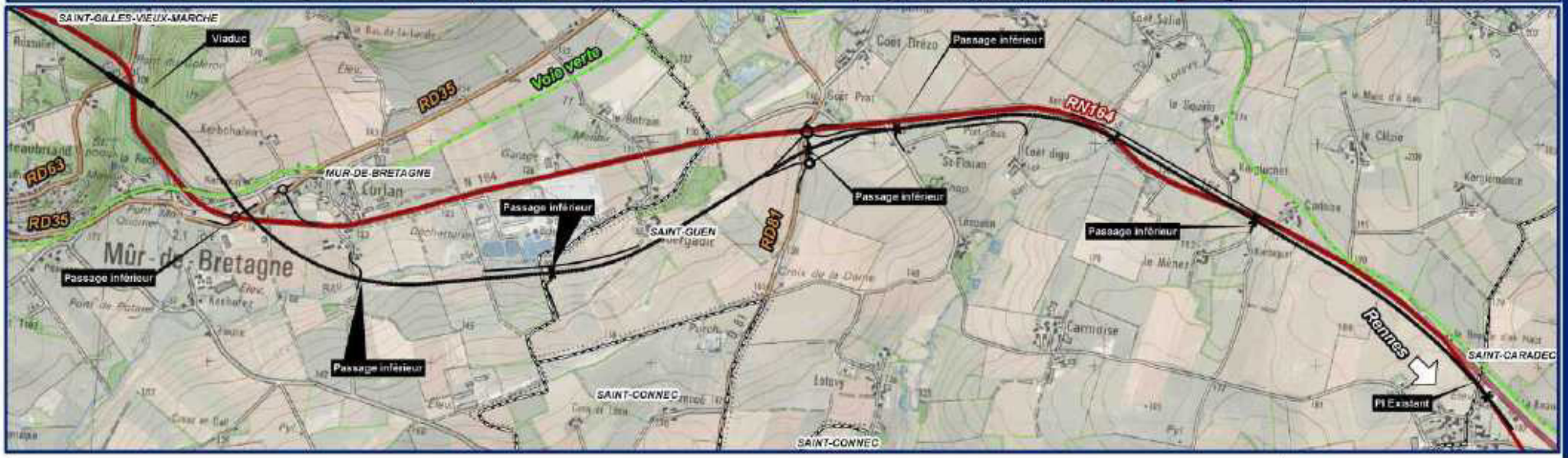
RESULTAT DES ETUDES COMPLEMENTAIRES

/ ariante 01 Mixte 12

- "lle combine <
  - dans sa partie =uest' la variante 0ord + compris le .ranchissement du Poulancre
  - dans sa partie "st' la variante ud dans le passage au sud de la)one d›activités de ?uergadic
- "lle se distingue de la variante ud en s›éloignant des habitations de Pont Quémer mais se rapprochant de celles de @erbotin

Variante Mixte





Légende

- RN164
- Voie verte existante
- Limites communales
- Variante Mixte

RN 164 : Mur-de-Bretagne
2013-10-16_ENV_FD_Inst1

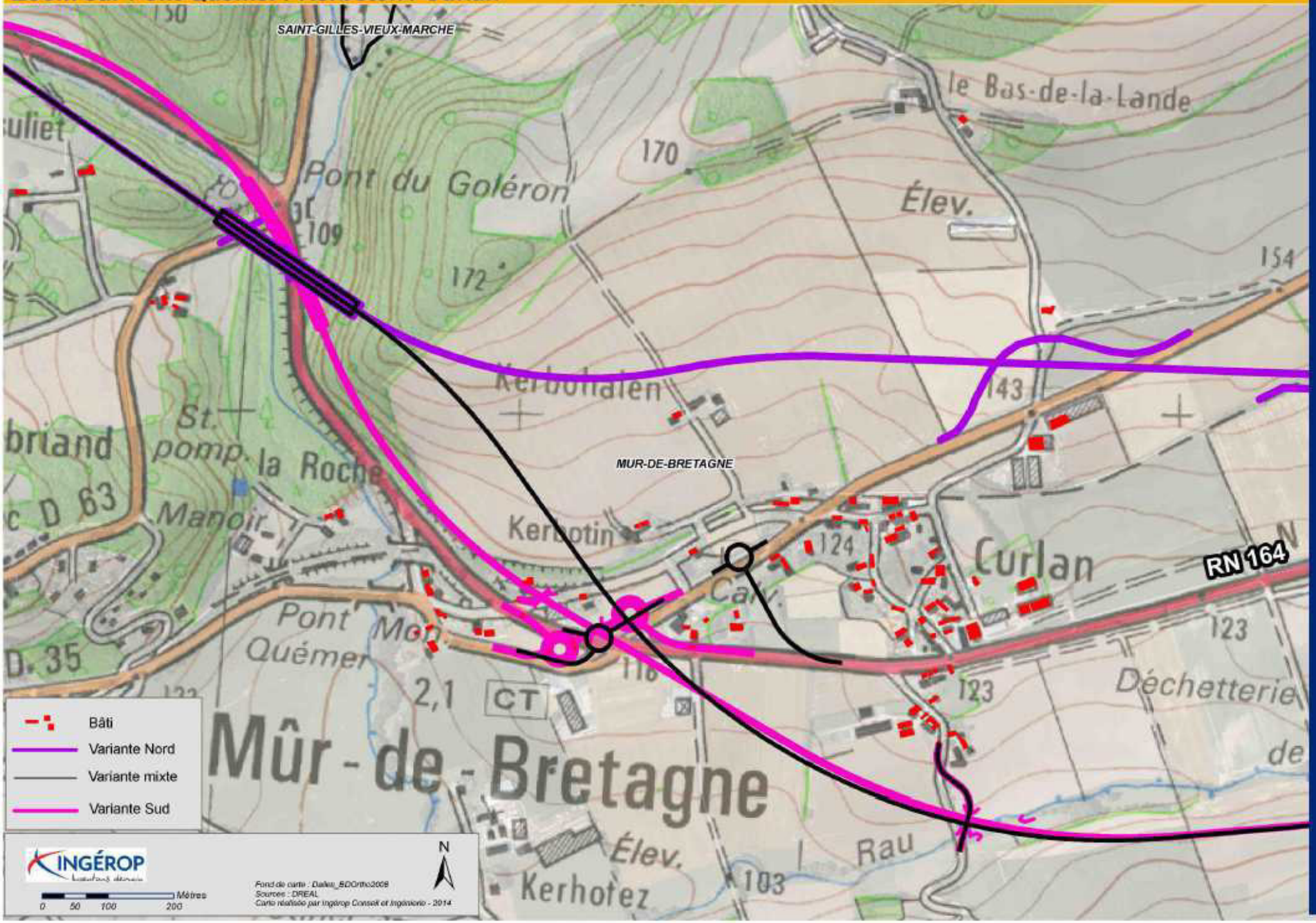
INGÉROP

Echelle : 1/17 500

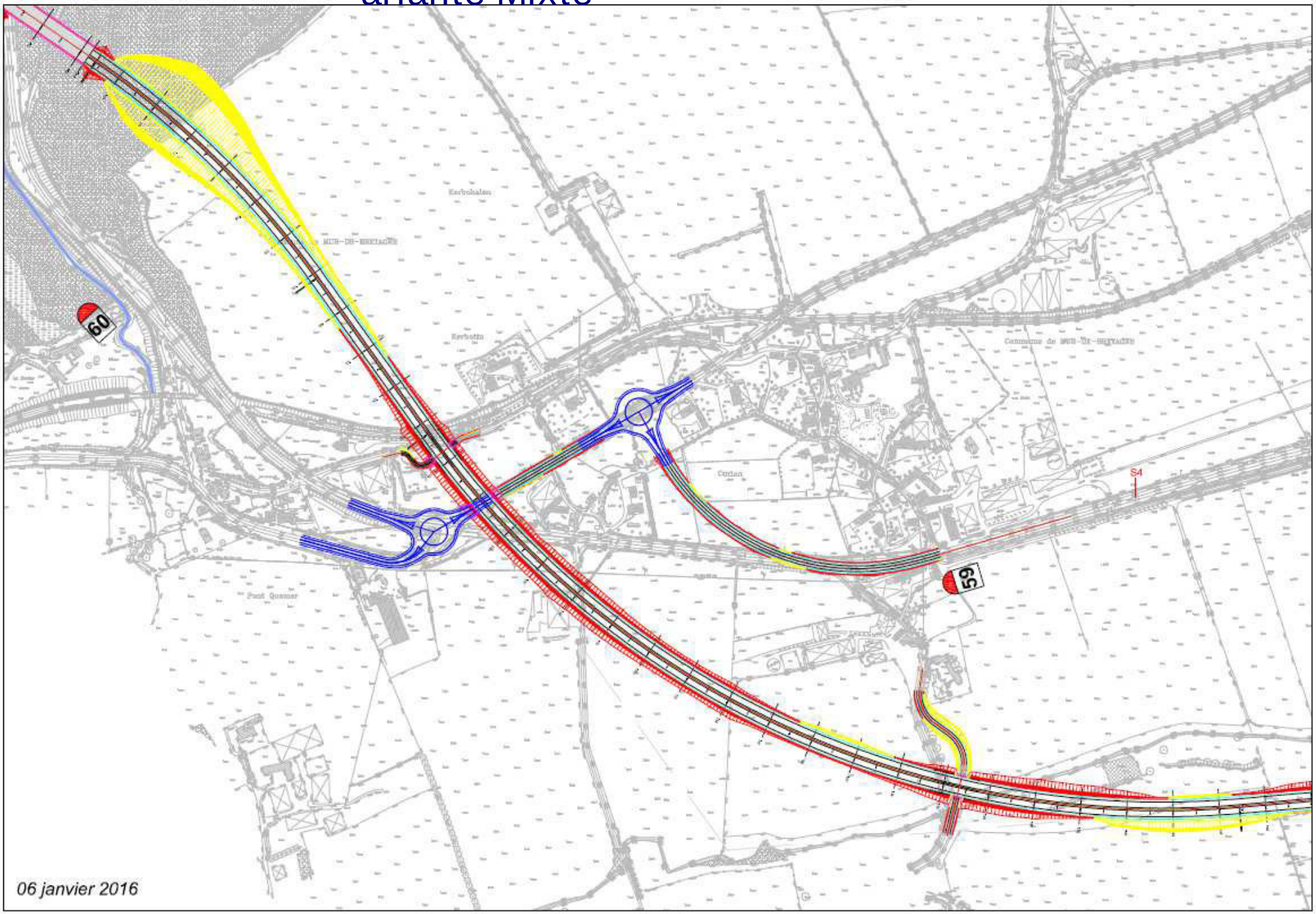
0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014

Zoom sur Pont Quémer / Kerboten / Curlan



* ariante Mixte



3 r anc4 ir la vallée du 5 oulancre 6 un 01 point dur 12 du pr o!et

- Des en2eu(réglementaires très .orts 3)one 0atura 4555 6 avec la nécessité de prendre en compte la présence d&habitats naturels et d&espèces % ne pas détruire' un corridor pour l&eau et les animau(% préserver voire % ren.orcer → Ne pas éviter ces enje !" c#est pren$re %e ris& e $e ' ettre %e pr(jet $ans %#i ' passe' car il aura du mal % prouver sa pertinence % chacune des .utures étapes réglementaires et sera .ragile en cas de contentieu(

- 0écessité de solutions' co-teuses' en viaduc

7olutions présentées lors de la précédente concertation

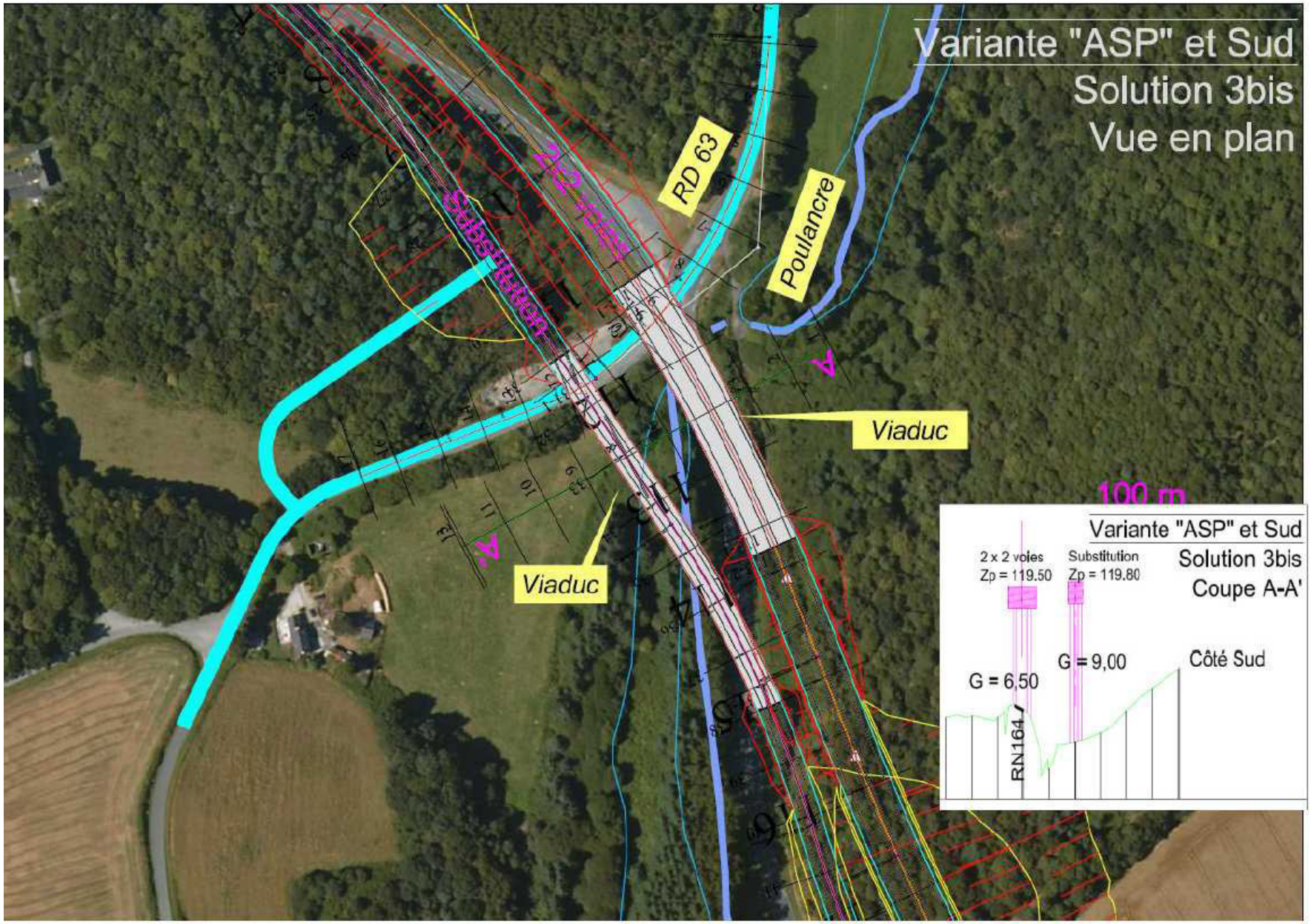
- 1ariante 0ord < via$ c ni& e de 4A5 m de long et 4A m de haut

- 1ariante ud < $e ! via$ cs de B % C m de haut' l›un pour la .uture RO:BD 3ouvrage de :E5m de long6' l›autre pour l&itinéraire de substitution' aussi utilisé pour la déviation de la RO:BD actuelle en phase chantier 3ouvrage de :FAm de long6

  Ces deu(ouvrages' c)te * c)te" $e +a te r ,asse" présentaient de nombreu(inconvénients < insertion di..icile dans le pa+sage' coupure pour la .aune' destruction d&espèces protégées et de milieu(naturelsGGG

  Le viaduc de l&itinéraire de substitution' le plus long' certes nécessaire pendant le chantier' apparaH t $é ' es ré p(r s(n sa-e * ter ' e < quelques véhicules lents ou agricoles' quelques déplacements de pro(imité de riverains

7olutions présentées lors de la précédente concertation



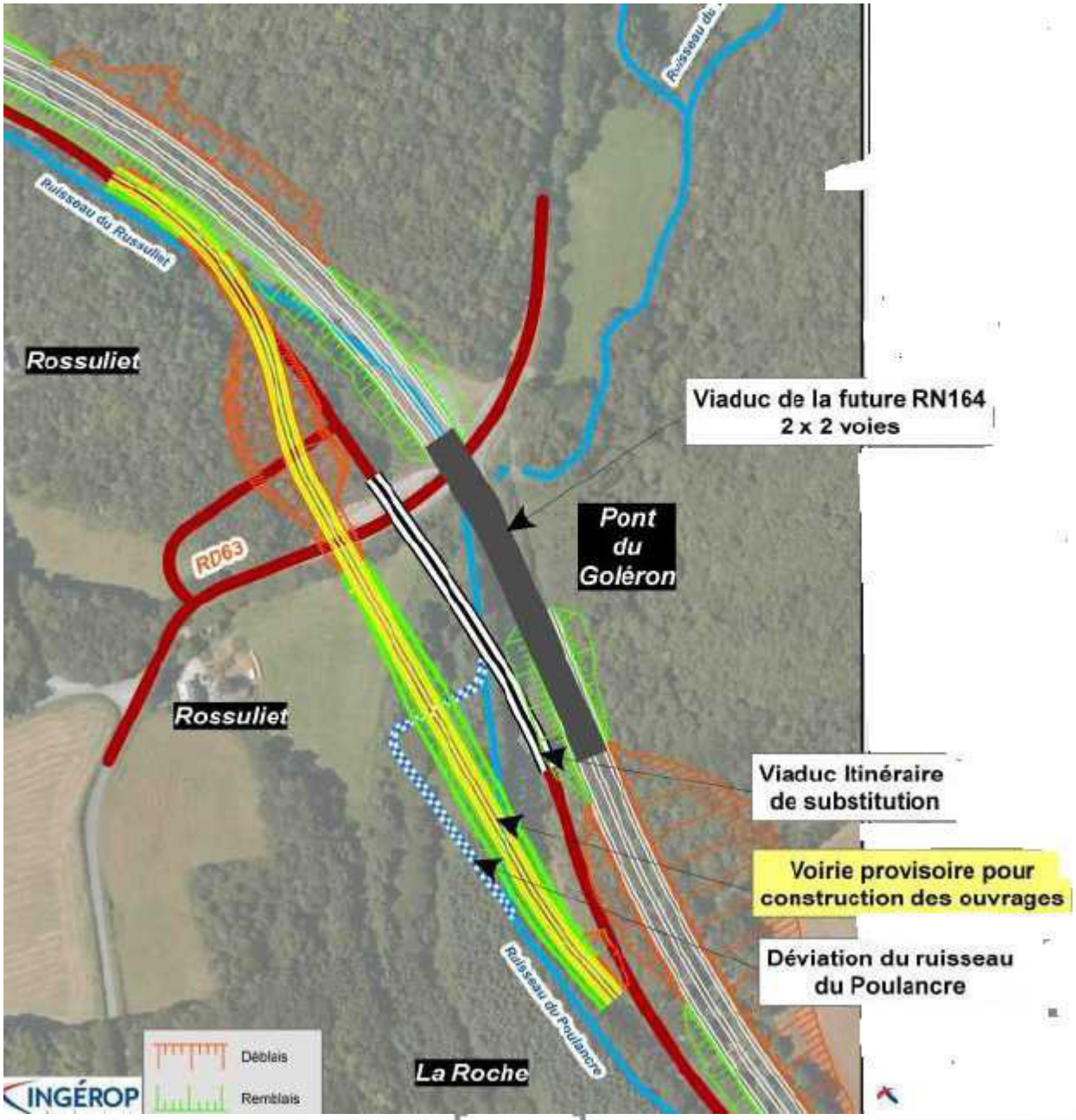
/ ariante 7ud1 8 appro9ondisse, ent et opti, isation du 9r anc4isse, ent du 5 oulancre :1;

- Premier constat < l&anal+se détaillée de la phase chantier met en évidence que' pour réaliser la variante ud avec ses deu(viaducs telle que présentée lors de la première concertation' il .aut en réalité réaliser ne v(ie pr(vis(ire $e .// ' $e %(n- $ans %a 0(ne Nat ra 1/// pour dévier le tra.ic pendant la construction des viaducsG

- Cette solution' avec des impacts environnementau(très .orts qu&il sera très di..icile de réduire' ris& e $e c(n$a ' ner %e pr(jet dans les étapes réglementaires % venir si elle était retenue

- Le constat est donc pire qu&antérieurementG , ais une alternative e(isteG

/ ariante 7ud13 appro9ondisse, ent et opti, isation du 9r anc4isse, ent du 5 oulancre :2;



/ ariante 7ud18 appro9ondisse, ent et opti, isation du 9r anc4isse, ent du 5 oulancre :<;

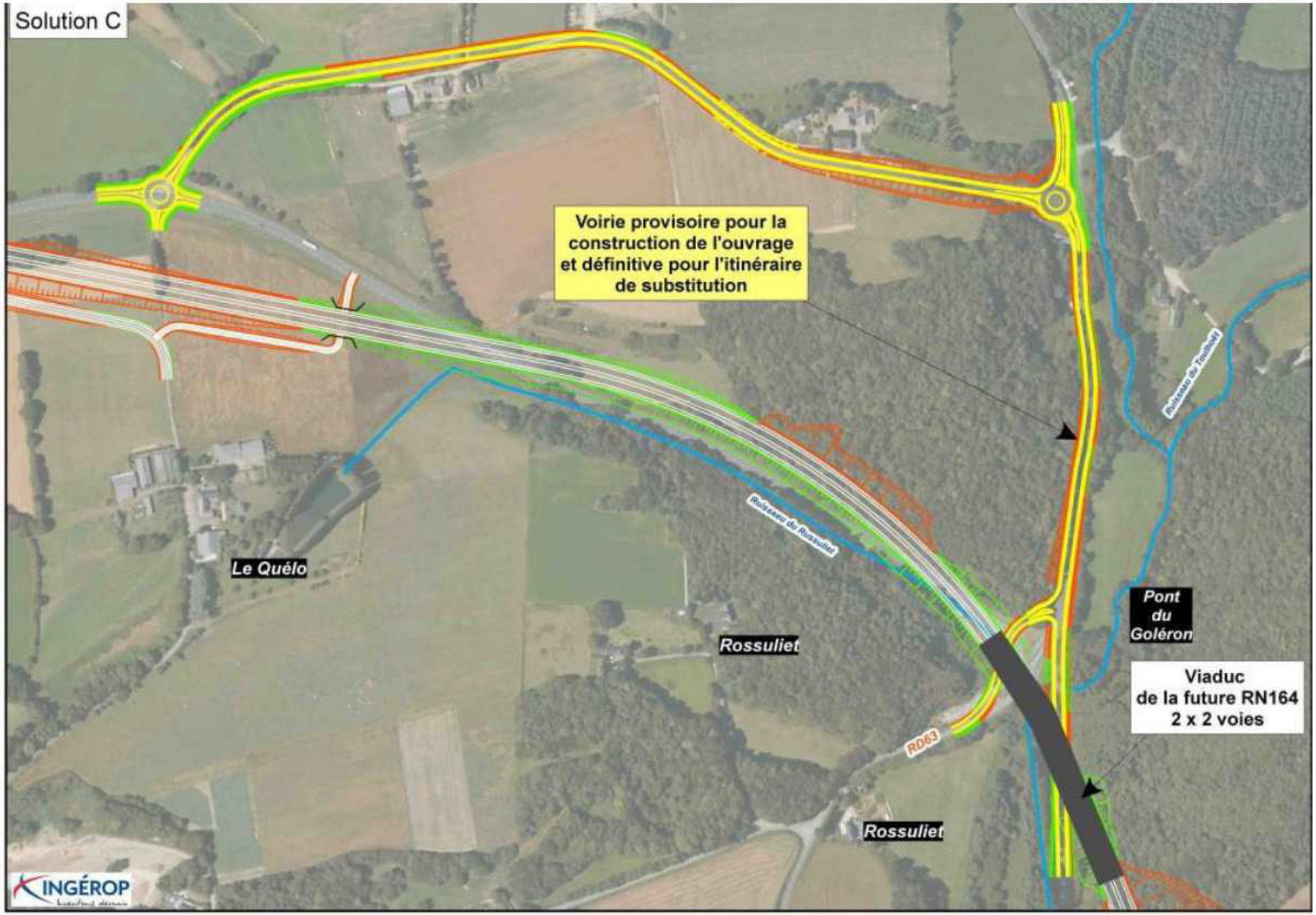
- La solution alternative 3diapo suivante' dite solution C6 consiste % ti%iser %a v(irie %(ca%e p(r %a $éviati(n pen$ant %es trava ! $ via$ c puis pour l&itinéraire de substitution 3pour les véhicules lents6 % terme < et notamment la petite voie rurale qui passe vers Pont Dom Iean et l&e(ploitation laitière de , G QuéroG

- Cela nécessite de maintenir la RO:BD actuelle circulable < pour la .ranchir' le viaduc de la .uture RO:BD doit 8tre rallongé 3et passer de :E5 % 4A5 m6

- "lle implique néanmoins des n isances pen$ant %es 23 * 14 ' (is $e c+antier sur les habitations riveraines de la voie de déviation et sur le .onctionnement de l&e(ploitation agricoleG Cela peut 8tre traité par des mesures signi.icatives 3boviduc' gestion des accès' protections de .aJadeGGG6

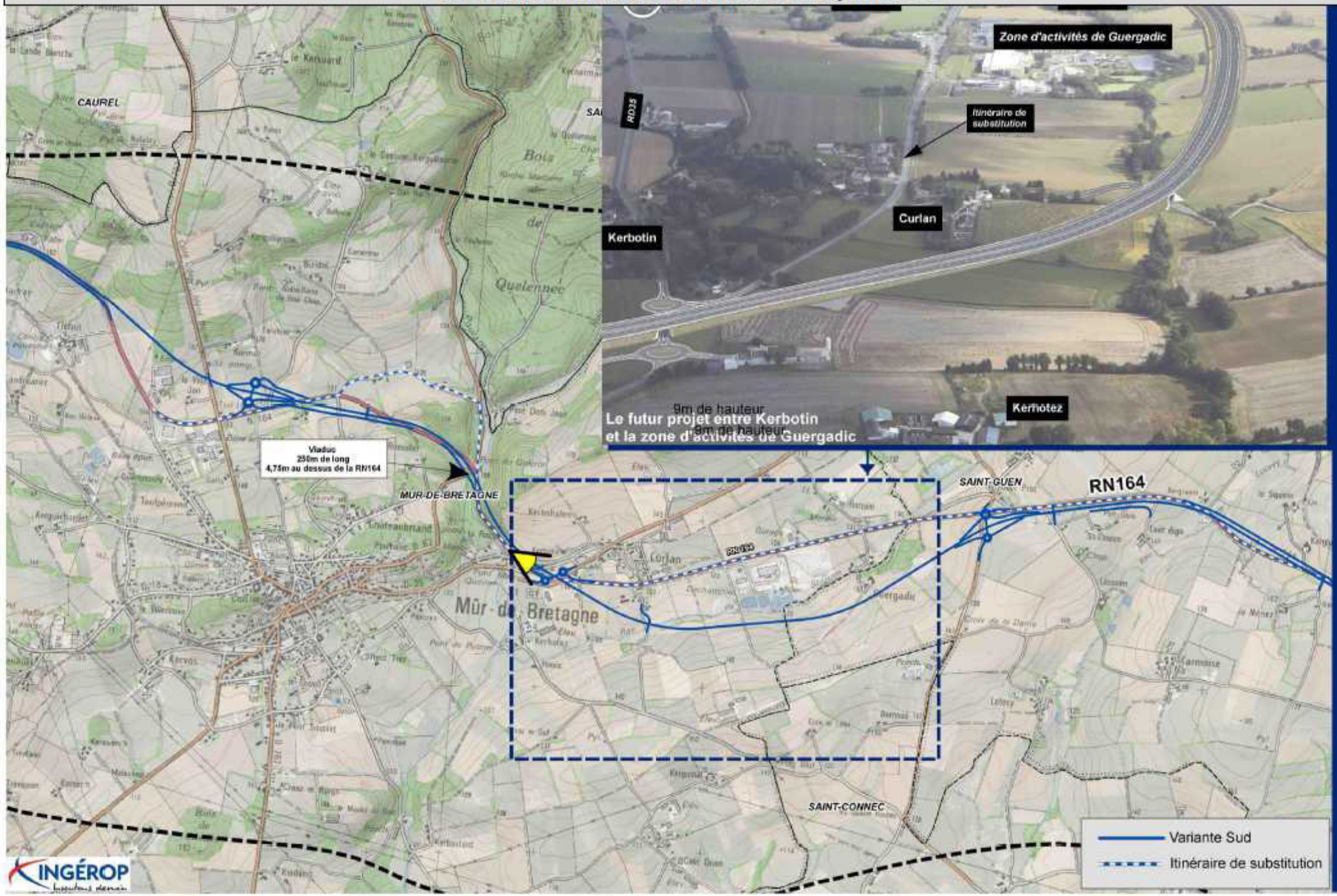
- Cette s(% ti(n a n intér5t rée% m8me si elle ne permet .inalement pas d&économies → c&est celle qui est retenue pour la suite de la comparaison

/ ariante 7ud18 appro9ondisse, ent et opti, isation du 9ranc4isse, ent du 5oulancre :4;



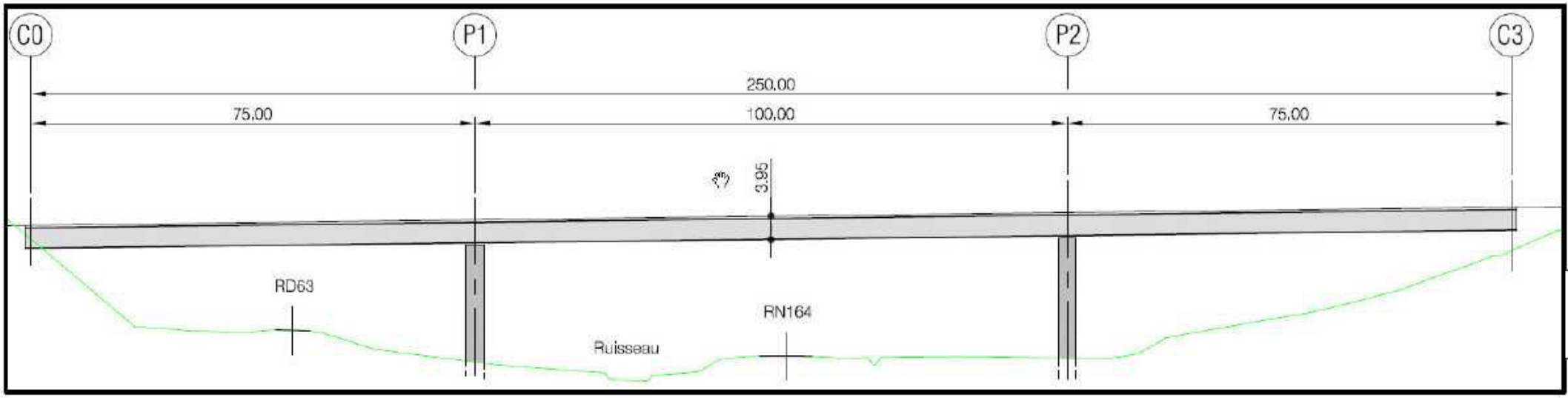
INGÉROP

Présentation de la variante Sud optimisée



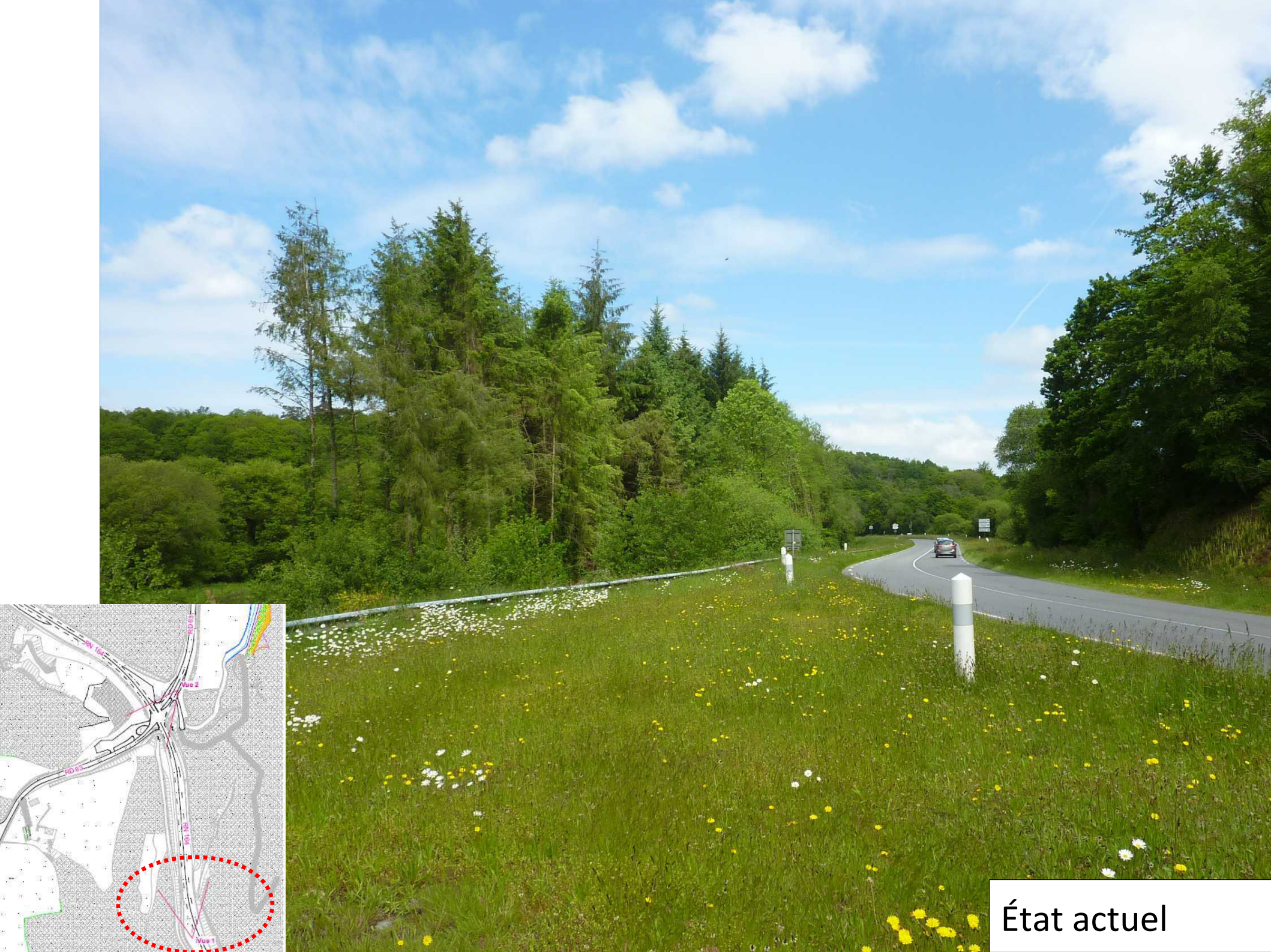
+ onception des viaducs

- olution retenue après étude < structure dite K bi7poutre mi(te L % E travées 34 piles6

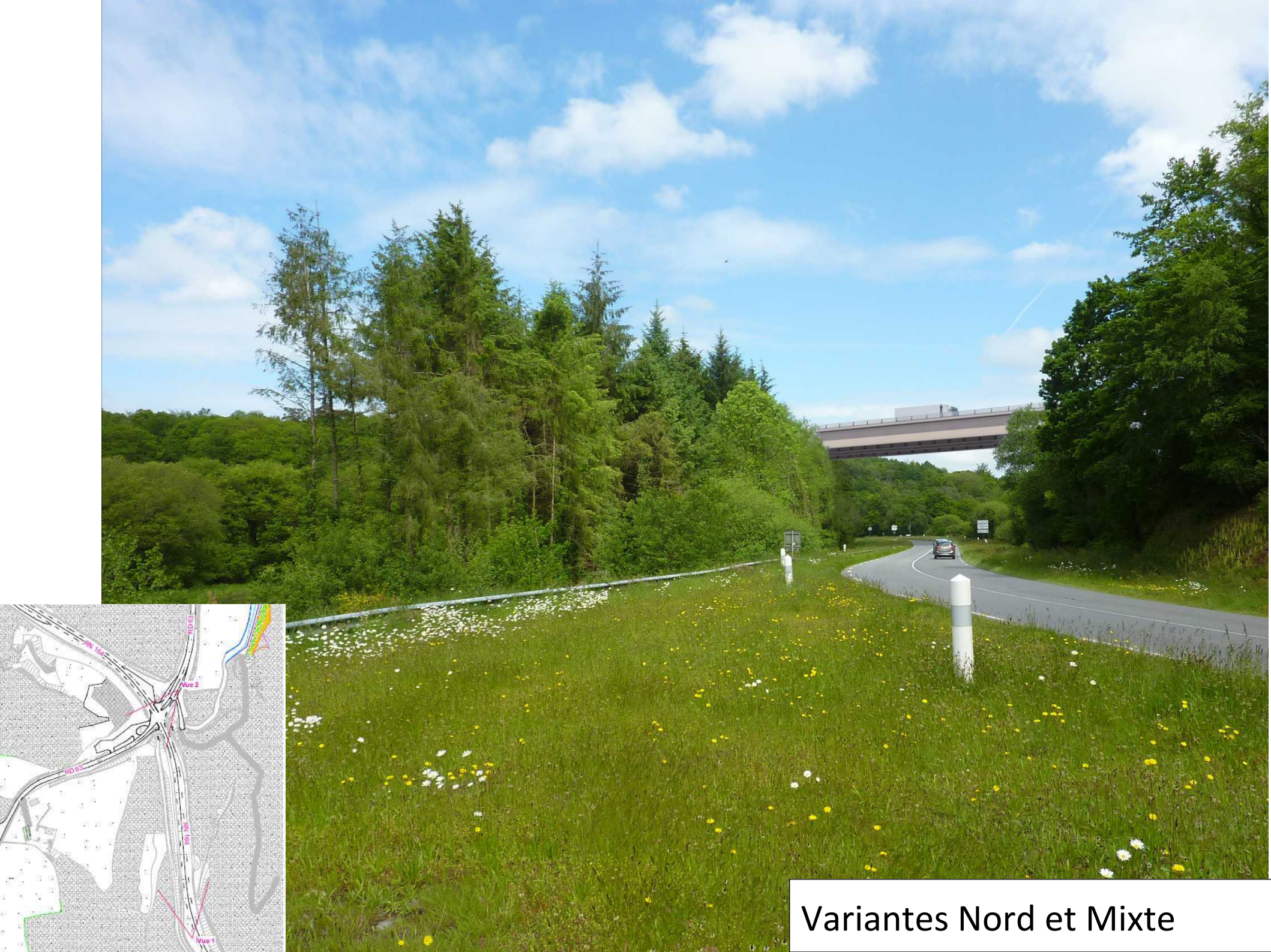


- Pour les 1ariantes 0ord et , i(te < 4A5 m de long et 4A m de haut 7 :B'4 , ;

- Pour la 1ariante ud < 4A5 m de long et M % C m de haut 3mais moins de A mètres de hauteur libre en prenant en compte l&épaisseur du tablier6 7 :A'F , ;

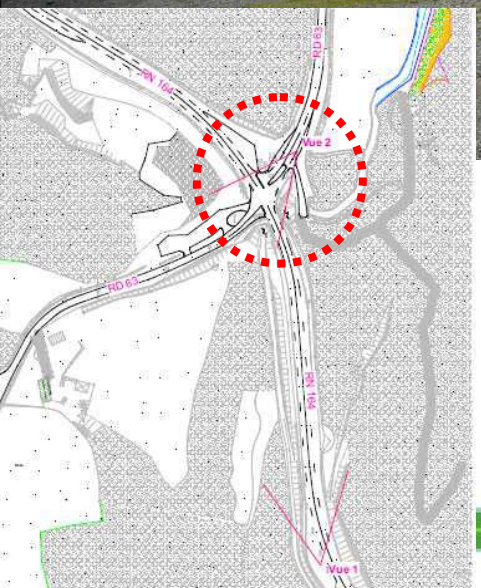


État actuel



Variantes Nord et Mixte

Variante Sud



État actuel

RN164

Variantes Nord et Mixte

RN164

Variante Sud

Vue des Variantes Nord et Mixte dans le franchissement de la vallée du Poulancre

Vue de la Variante Sud dans le franchissement de la vallée du Poulancre

) ppro9ondisse, ent desi, pacts agricoles:1;

- "nqu8te auprès de :A e(ploitants des secteurs oN les variantes se di..érencient' et représentant F5 O des sur.aces consommées

- ept e(ploitations particulièrement impactées suivant les variantes <

  – Deu(par la 1ariante 0ord dans le secteur Curlan7Le $otrain< ?aec Le ergent et surtout ,G Le Drogo..

  – Pne par les variantes ,i(te et ud < ,G $ou..ort au sud de ?uergadic

  – Qrois par toutes les variantes < , me Rault et ,G Lavenant vers Qoul Rou)' "#RL $ertho7Le Relle+ vers Coet Prat

  – Pne par la variante ud en phase travau(< ,G Quéro

) ppro9ondisse, ent desi, pacts agricoles :2;

Numéro exploitant	Nom de l'exploitant ou de l'exploitation	Impact variante Nord sur la SAU (ha)	Impact variante Mixte sur la SAU (ha)	Impact variante Sud sur la SAU (ha)	SAU globale de l'exploitation (ha)
2	M. Le DROGOFF Laurent	8.03	4.23	4.23	76.00
4	GAEC LE SERGENT	5.80	4.97	3.59	137.00
5	SCEA LE HIR-FOURCHON	2.02	1.97	1.97	83.00
6	EARL JEGO Gilles		1.33	1.23	26.59
7	M. LAVENANT Olivier	6.99	6.99	7.89	66.00
8	EARL du Bas de La Lande	1.29			34.60
9	M.QUERO	1.09	1.09	2.37	57.00
10	EARL Centre Equestre de Guerlédan	0.12	0.12	0.12	27.00
11	EARL BERTHO Stéphane	2.00	2	1.84	63.00
20	GAEC de COET DRIEN	3.94	3.90	2.32	180.00
21	Mme RAULT Nathalie	2.59	2.59	2.30	32.00
24 et 25	M.BOUFFORT		5.95		69
27	EARL BERTHO -LE HELLEY	2.82	3.58	3.58	40
Autres		15.62	15	15.57	
Total général		52.31	53.71	52.95	

5our résu, er 18les variantes telles que sou, ises désor, ais à la concertation

- La Variante N(r$ est inchangée sau. ra2out d&un merlon de Dm de haut pour protéger le 2ardin du $otrain des nuisances de la .uture route

- La Variante S $ est modi.iée au niveau du .ranchissement du PoulancreG =n peut se passer d&un des deu(viaducs de .ranchissement initialement prévus mo+ennant l&aménagement de la voirie locale e(istanteG Ce qui est une solution pré.érable' malgré ses impacts importants mais temporaires sur une activité agricole et quelques habitations' % une solution consistant % construire une voie provisoire en .ond de vallée' irréaliste d&un point de vue des réglementations protégeant la biodiversité

- Pne nouvelle Variante Mi!te qui' comme la 1ariante ud' passe au ud de la Sone de ?uergadic puis se con.ond avec le tracé de la 1ariante 0ord en passant notamment en viaduc haut dans la vallée du PoulancreG "lle se distingue avant tout par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et @erbotinG

Vue de la variante Nord entre Pont Quémer et Curlan

Vue de la variante Mixte entre Pont Quémer et Curlan

Vue de la variante Sud entre Pont Quémer et Curlan

EC6AN7ES AVEC LA SALLE

COMPARAISON DES VARIANTES

(a co, paraison des variantes

- Chacune des variantes a été anal+sée % partir d&une grille multicritères a.in d&établir une comparaison aussi ob2ective que possible

- Cette grille permet' selon de nombreu(critères et avec des indicateurs de couleur d&illustrer l&impact potentiel de chaque variante par rapport au(autres

- La comparaison a été actualisée depuis la première concertation pour tenir compte de la nouvelle variante' des appro.ondissements techniques e..ectués et d&une enqu8te auprès des e(ploitants agricoles

+ 4 i99r es et données cle9s

Critères	Variante Nord (viaduc haut)	Variante Mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Longueur de la variante	11 750m	12 175m	12 260m
Coût	95M€	99 M€	102M€
Nombre d'habitations dans la bande des 100m	28 habitations	29 habitations	30 habitations
Nombre d'habitations impactées	1 habitation	1 habitation	1 garage 2 habitations
% des terrains déjà acquis par l'Etat réutilisés	23ha (50%)	26ha (55%)	39ha (85%)
Surface agricole consommée (ha)	52.3ha	53.7ha	52.95ha
Boisements impactés (ha)	13.6ha	13.7ha	15.9ha
Zones humides impactées (ha)	4.2ha	3.3ha	3.8ha
Valeur actualisée nette socio-économique (M€)	123.2M€	98.9M€	97.4M€
Dimension du viaduc de franchissement du Poulancre	250m de long 25m de hauteur		250m de long 8 à 9m de hauteur
Itinéraire de substitution	RN164 actuelle		RN164 actuelle sauf dans le secteur de Pont Dom Jean où la voierie locale est utilisée.

8=nth5se de l>anal=se (om&arative

Critères	Variante Nord (viaduc haut)	Variante Mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Milieu humain et foncier			
Milieu agricole			
Milieu naturel			
Paysage			
Milieu physique (eau, sols..)			
Développement économique et Aménagement du territoire			
Déplacements et sécurité routière			
Contraintes techniques			
Coût	95M€	99 M€	102M€

(es variantes Nord et Mixte répondent aux principaux en!eux

- Les avantages et inconvénients relati.s de la variante 0ord et de la nouvelle variante , i(te sont asse) proches

- "n e..et' toutes deu(<

  – répondent de la meilleure manière possible au(en2eu(environnementau(liés au .ranchissement de la vallée du Poulancre

  – sont celles qui seront les moins visibles depuis l&e(térieur et qui pourront ainsi mieu(s&intégrer dans le pa+sage local

  – tout en restant dans l&enveloppe au2ourd&hui allouée au pro2et 3:55 , ;6

(es variantes Nord et Mixte13 quelles di99érences1-

- La variante 0ord semble un peu plus dé.avorable % l&activité agricole' m8me si sa consommation .oncière est un peu moindreG "lle impliquera de trouver des mesures d&accompagnements pour les e(ploitations impactées' ce qui est vrai aussi de la variante mi(te

- La variante , i(te semble plus dé.avorable pour l&en2eu humain' en passant plus près des)ones agglomérées de Pont Quéme/Curlan et en isolant Curlan du reste de la commune de , -r7de7$retagne

- La variante , i(te a plus d&impact sur le pa+sage car elle marquera le secteur de la vallée de aint7?uen

- La variante 0ord impacte un peu plus de)ones humides mais *a contrario* la variante , i(te crée une nouvelle coupure sur le ruisseau de aint7?uen

- La variante 0ord passe près du 2ardin du $otrain

- La variante 0ord est moins chère' c&est aussi la plus courte

= ue peut-on dire de la variante 7ud-

- "lle présente deu(contraintes ma2eures qui ne peuvent 8tre que di..icilement réduites <

  – la présence d&un viaduc qui par sa position dans la vallée et sa .aible hauteur génère des impacts sur des habitats et des espèces protégées

  – son impact visuel et pa+sager lié % ce viaduc bas 3en plus de celui de son passage dans le secteur vallonné au sud de la Sone d&activités de ?uergadic6

- "n outre' pendant la phase chantier' le tra.ic est temporairement dévié sur la voirie locale aménagée' générant des impacts pour une e(ploitation agricole et quelques habitations' qui pourront néanmoins 8tre accompagnés par des mesures adéquates

- C&est la plus chère

+ onclusions

- # partir du moment oN les variantes 0ord et , i(te o..rent une alternative solide pour le .ranchissement du Poulancre dans de bonnes conditions pour l&environnement' les impacts de la variante ud sur le milieu naturel la rendent 2uridiquement peu solide < réussir % .ranchir les étapes réglementaires % venir 3enqu8te publique' dossier loi sur l&eau' autorisation espèces protégées etc6 serait très incertain

- Les variantes 0ord et , i(te sont techniquement et réglementairement deu(variantes viables' qui impliqueront toutes deu(de devoir trouver dans la suite du pro2et des solutions acceptables pour .avoriser leur insertion dans le tissu agricole 3notamment pour la 0ord6 et urbain 3notamment pour la , i(te6G

  La c(ncertati(n p ,%i& e est %* p(r & e c+ac n s#e!pri ' e s r %es s(% ti(ns présentées et s r %e p(i$s & #i% attri, e a ! avanta-es et inc(nvénients ' is en avant

EC6AN7ES AVEC LA SALLE

(a suite

- $ilan de la concertation au printemps 45:B
- Étude de la variante retenue
- Puis phase de recueil d›avis obligatoires' dont celui de l› K #utorité "nvironnementale L 3Conseil ?énéral de l›"nvironnement et du Développement Durable6' autorité administrative nationale indépendante
- , ise % l›enqu8te publique préalable % la DPP < Tin 45:F
- Poursuite de la concertation < comité de suivi des études' permanence avec les riverains' etc6

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

***

Concertation publique complémentaire du 18 janvier au 12 février 2016

***

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

***

Intervenants :

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

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

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

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

<u>Échanges avec la salle</u> :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme LE SERGENT (Curlan – le Bas de la Lande) indique qu'elle est très impactée par la variante Nord, tant au niveau de son exploitation que de sa maison d'habitation ; elle affirme qu'une variante Nord n'avait jamais été envisagée par le passé, seul l'aménagement sur place était prévu. Aujourd'hui il est supprimé ce qui est une bonne chose pour les habitants de Curlan. De son point de vue la variante mixte peut arranger tout le monde puisqu'elle ne passe pas dans Curlan.
Elle évoque ses inquiétudes sur la pérennité de son exploitation qui est coupée par la variante nord et rappelle que sa maison d'habitation est récente et se retrouve près du tracé nord ainsi qu'une habitation qu'elle a rénové à Kerbohalen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

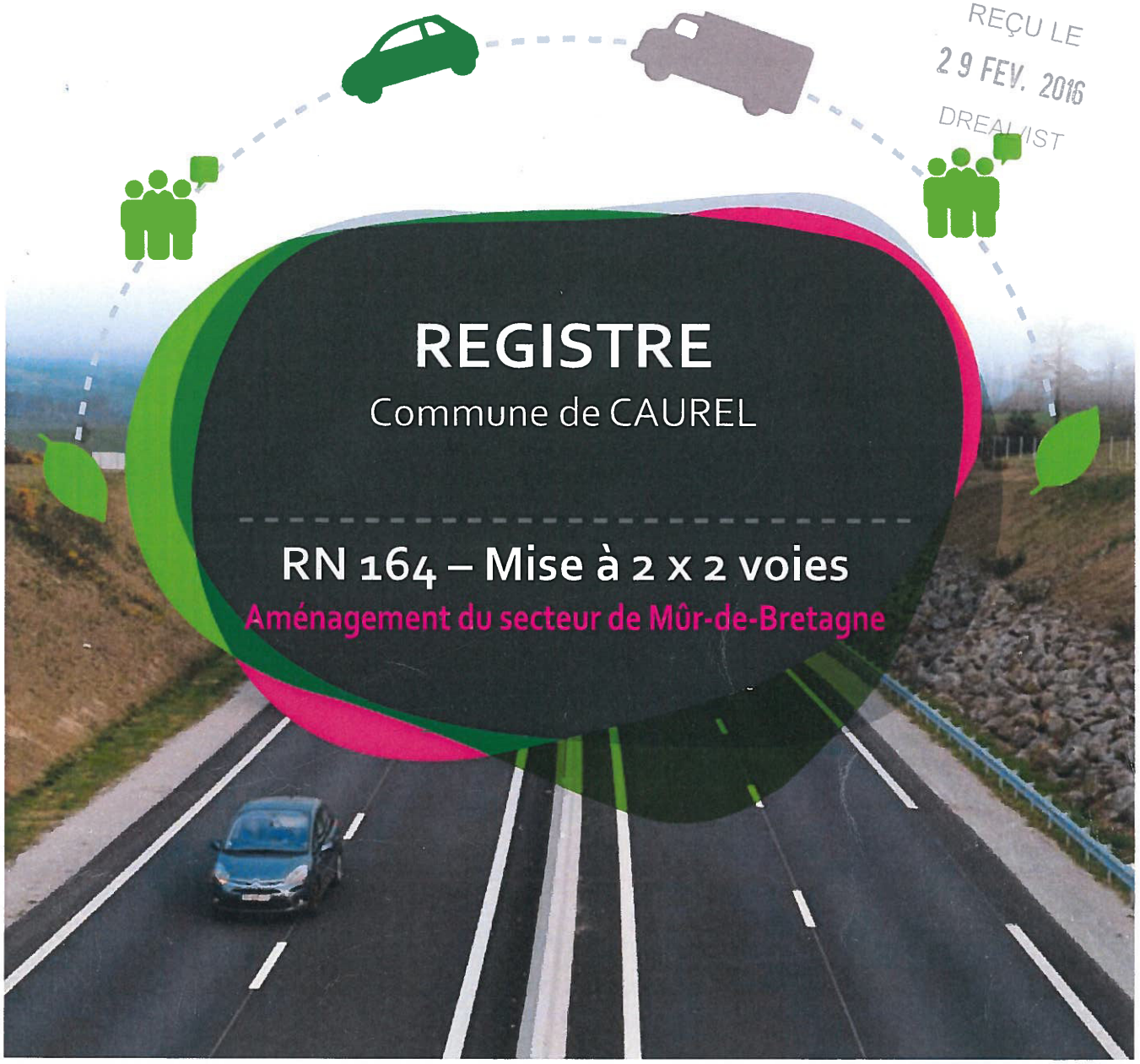
M. POIVRE souhaite une large expression pour faciliter la décision, et espère qu'un choix pourra être rendu public au second trimestre 2016.

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

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

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

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016



REGISTRE

Commune de CAUREL

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

CAUREL

Notice d'information :

Du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

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

BURLOT Viviane.

Il est impossible de concevoir la mise à deux fois deux voie de la RN164 sans au minimum 1 demi échangeur pour Caurel sinon c'est la mort du bourg et des commerçants Faudra-t-il faire des kilomètres pour venir à Beau rivage sans passer dans le bourg. Ce 1/2 échangeur est la survie de notre commune

JEGO Juciele adjointe.

Notre commune dépendant en grande partie du tourisme, il est indispensable pour sa survie que le demi-échangeur soit réalisé.
Nous serons très attentifs au suivi de ce dossier vital pour CAUREL

Le Maire Jean Louis Martigné

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

l'employé J Ch. Roun.

En 2015, avec l'assec du lac de Guerlédan, qui a engendré une fréquentation touristique importante, un espoir est né quant au maintien d'une activité économique qui perdure. Il est important de nous en donner les moyens avec la mise en place d'un échangeur.
La réforme territoriale nous lie à la Cidéral, il semble donc logique que le réseau routier nous permette d'accéder le plus aisément possible à Loudéac.

Liliane POTTIER.

Il est indispensable et vital pour notre commune que ce demi-échangeur vers Caurel soit réalisé.
Nous possédons la plus belle rive du lac de Guerlédan très fréquentée par les touristes. Notre principale activité étant centrée vers ce lac et toutes ses attractions, cet échangeur doit absolument se faire pour faire perdurer l'activité commerciale de tous nos commerçants.
L'ASSEC 2015, ayant été un réel succès a fait connaître ce territoire du Centre-Bretagne. Cet élan de touristes doit perdurer et cette sortie vers Caurel est absolument obligatoire.
Que tous les pouvoirs publics qui se sont mobilisés pour l'ASSEC 2015 en fassent de même pour la création de ce demi-échangeur.

Mme Martine MARTIGNÉ

Par délibération en date du 04 Février 2016 le Conseil municipal de St Mayeux apporte son soutien total à la demande de Caurel pour la réalisation d'un demi-échangeur à l'EST de Caurel. En effet, cette réalisation est vitale pour le dynamisme et l'activité économique de Caurel, basée essentiellement sur le tourisme ; ce demi-échangeur étant la porte d'entrée de la commune.

Guy Quéré, maire de St Mayeux

Caurel commune dynamique connu et reconnu pour son accès principale sur le lac de Guerlédan. il est impensable qu'un accès direct à cette commune soit oublier, il est vitale pour sa économie que cet échangeur soit réalisé. La commune de Plussulien que je représente est totale et solidaire de cette demande

Gilles THOMAS Maire de Plussulien

Il nous paraît évident que cette commune de Caurel soit desservie par ce déviéclangeur afin de permettre aux touristes nombreux de fréquenter le lac de Guerlédan.
En effet le bourg de Caurel et le site de Beau Rivage attirent chaque week-end de l'année et à chaque saison d'été une foule de visiteurs. Les commerçants de Caurel sont heureux de les accueillir à chaque occasion.
Merci de prendre en considération l'importance de l'activité économique générée par les restaurants présents sur la commune.

Bruno et Tatiana DUHAUBOIS
Auberge de Guerlédan Restaurant Traditionnel.
22 530 Caurel.

Il est inconcevable de créer une deux fois deux voies entre Rennes et Châteaulin sans prévoir un demi-échangeur pour le bourg de Caurel village de caractère, son lac, son patrimoine, son tourisme, son accueil, ses restaurants, il est vital pour cette petite commune que nous ayons un demi-échangeur avec sortie Caurel sur la RN 164.
LE JORNER Jacky adjoint,

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

→

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

Jean-Paul LE MOUËL

Il est vital pour notre commune de bénéficier d'un demi-échangeur pour la desservir.
De jeunes commerçants se sont installés, amenant ainsi un regain de vigueur à la vie tout court à Caurel.
Nous jouissons d'un site exceptionnel il serait très dommageable de ne pas le mettre au mieux en valeur.
J'ajoute que l'activité touristique est la source principale de nos revenus.

Marie Noëlle LE MAPIHAN-UDO.

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

Daniel NICOLAS conseiller municipal

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

l'activité économique et pour l'activité touristique.

Monique/Michel Le Mercier

Le demi-échangeur pour la Commune de CAUREL est indispensable pour ce bourg très touristique avec ses restaurants, nouveaux commerces, le lac de Guerlédan, avec ses activités touristiques et sportives.
Il est inconcevable de ne pas prévoir ce demi-échangeur avec sortie sur CAUREL sur la RN 164 –

Annie DUCELLIER Conseillère à CAUREL

Il est indispensable pour l'activité de notre commune – commerces – tourisme –

Danielle et François Boumot –

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

Mr Guillaïc Cédric

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016

REGISTRE

Commune de SAINT-CONNEC

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-CONNEC

Notice d'information :

Du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Je suis un habitant de SAINT-CONNEC et par conséquent je ne suis pas du peu concerné par le choix du tracé, malgré tout j'ai lu votre document à propos des différents tracés de la future 2x2 voies de la déviation de Mur de Bretagne

Lorsqu'on étudie un peu les cartes avec les différents tracés, on s'aperçoit rapidement que le tracé Nord n'a que des avantages.

Tout d'abord il est plus rectiligne, donc plus court, par ailleurs le nombre d'habitations impactées est largement inférieur, surtout si on élargit le fuseau à 200m de part et d'autre de l'axe de la voie par rapport au tracé Sud-mixte.

Les habitants de Kerbotin et de Curlan subiront des désagréments moindres dus notamment au bruit et à la pollution générés par le trafic.

La déviation Sud-mixte aura le désavantage d'être située au Sud-Sud-Ouest par rapport à ces villages, d'où viennent les vents la plupart des jours de l'année et ils auront l'impression d'être coupé du reste du bourg.

Le Tracé Nord est moins onéreux (- 4 millions d'Euros)

Bref il n'y a pas photo, le tracé Nord est indéniablement le meilleur choix.

Pascal Auregan
Dessinateur

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016

REGISTRE

Commune de SAINT-GUEN

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-GUEN

Notice d'information :

Du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

RN 164.

Ma préférence va au tracé Nord.

Moins coûteux, plus court, plus respectueux des normes de pollution donc et surtout plus esthétique.

1) Le viaduc en hauteur me fait penser à celui à la sortie de Carhaix qui enjambe la vallée et surplombe la route Carhaix Gouin. Celui présenté sur le diaporama de la version Nord s'intègre beaucoup mieux dans le paysage que celui plus bas (trop bas bientôt !) qui est très massif et défigure le paysage.

2) Retombées économiques !??

- La vie et la mort des entreprises ne dépendent pas des aménagements de route.
- le Saumon à Poullaën était là avant la Lorient Roscoff et a fermé
- Intermarché base de Rostrenen était là depuis des années et va fermer malgré la nouvelle RN 164
- AOIP Guingamp fermé alors que RN 12 modifiée.
- Bosscher volailles n'a pas attendu la 2X2 !
- Ce qui est la spécificité de Mûr c'est le Lac et son potentiel touristique. Des panneaux d'animation routière bien conçus et bien installés auraient le même effet que
  - celui de PLEYBEN pour le calvaire (164)
  - celui de Solesmes sur l'autoroute !)

3) Aspect humain.

Déchirant de toute façon mais

l'argument selon lequel un maximum de gens touchés est mieux que deux ou trois familles est un peu juste !

Projet initial, projet Nord, projet Sud, projet Mixte.
4 variantes alors pourquoi pas une Nord allongeant un peu le viaduc certes mais supprimant la courbe vers la ferme (quitte à la rapprocher de l'élevage)

La réunion de Mûr était plein de non-dits et des déclarations dans la presse excluant la variante Nord sont dans une logique qui serait sous-tendue par les retombées économiques qui selon moi ne viendront pas automatiquement de l'installation de futures entreprises.

PS. Je fréquente cette N64 depuis des dizaines d'années y compris dans son ancien tracé de St Guen alors j'espère après avoir attendu 48 ans que la bonne décision sera prise pour 1 ou 2 siècles.

Mr BERTHO TUGDUAL
Mme Bertho Isabelle
Le Bodon -
22530 St Guen -

Le 10 Février 2016 -

Notre conclusion, suite à la concertation du 27 Janvier 2016 ; Nous optons clairement pour Un tracé Sud et Ajoutons :

- L'idée d'un seul rond-point sur Pont Quemer nous semble à étudier, les terrains (expropriation) libérés seraient alors logiques et utiles -
- Le tracé Sud desservirait au mieux la Zone de Guergadic qui est un pôle d'emploi important.
- Laissons "Les Jardins du Botrains" au plus loin de cet axe routier car il est un patrimoine important.
- Le tracé Sud éviterait également "La double peine" faite à Mme le Jergeur et Mr Le Drogoff - (outil de travail et bien personnels)
- Il semble également important que Mur de Bretagne soit le moins isolée possible par le tracé afin de ne pas être dévalorisé économiquement et un tracé Sud serait là encore plus avantageux -

Mairie SAINT-GUEN

De: Jenny Rowlinson [jnrowlinson@gmail.com]
Envoyé: vendredi 12 février 2016 11:50
À: Mairie de St.Guen
Objet: Concertation publique en complementaire- Amenagement de RN164 (Carmoise - Caurel) Fevrier 2016

Bonjour Mr. Dabet,

Ayant reconsidere les Variantes de routes maintenant proposes par le DREAL après leurs deliberations depuis juillet 2014, nous sommes d'avis qu'une combinaison de la route Variante Sud et la route proposee entre Pont Quemer et le franchisessement du Poulancre a cote du carrefour existant au Pont de Goleron- viz. Variante Mixte. Nous apprecions que la conciliation de tout aspects - touristiques, commerciale,agricoles, etc. de la vie des habitants ici est presque impossible, mais cette solution parait la moins pire! En depit des modifications au viaduc a l'entree de la Vallee du Poulancre, il nous concerne que les finitions en pierres locales et les plantations alentour soient le plutot possible, harmonises avec le paysage et les conditions ecologiques de ce coin de Centre Bretagne.

Cordialement, Noel et Jenny Rowlinson

Sent from my iPad=

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016

REGISTRE

Commune de SAINT-CARADEC

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-CARADEC

Notice d'information :

Du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Jean LE GALL, Président de l'Association ARÉTFOSE
6 Perhoiderix 22600 St Caradec 06 22 52 45 18

Photographie des travaux sur la RN 164 depuis le mois d'avril 2010

Il y a urgence à revoir la zone de raccordement provisoire à la RN 164 actuelle tel que prévu au plan ci joint.

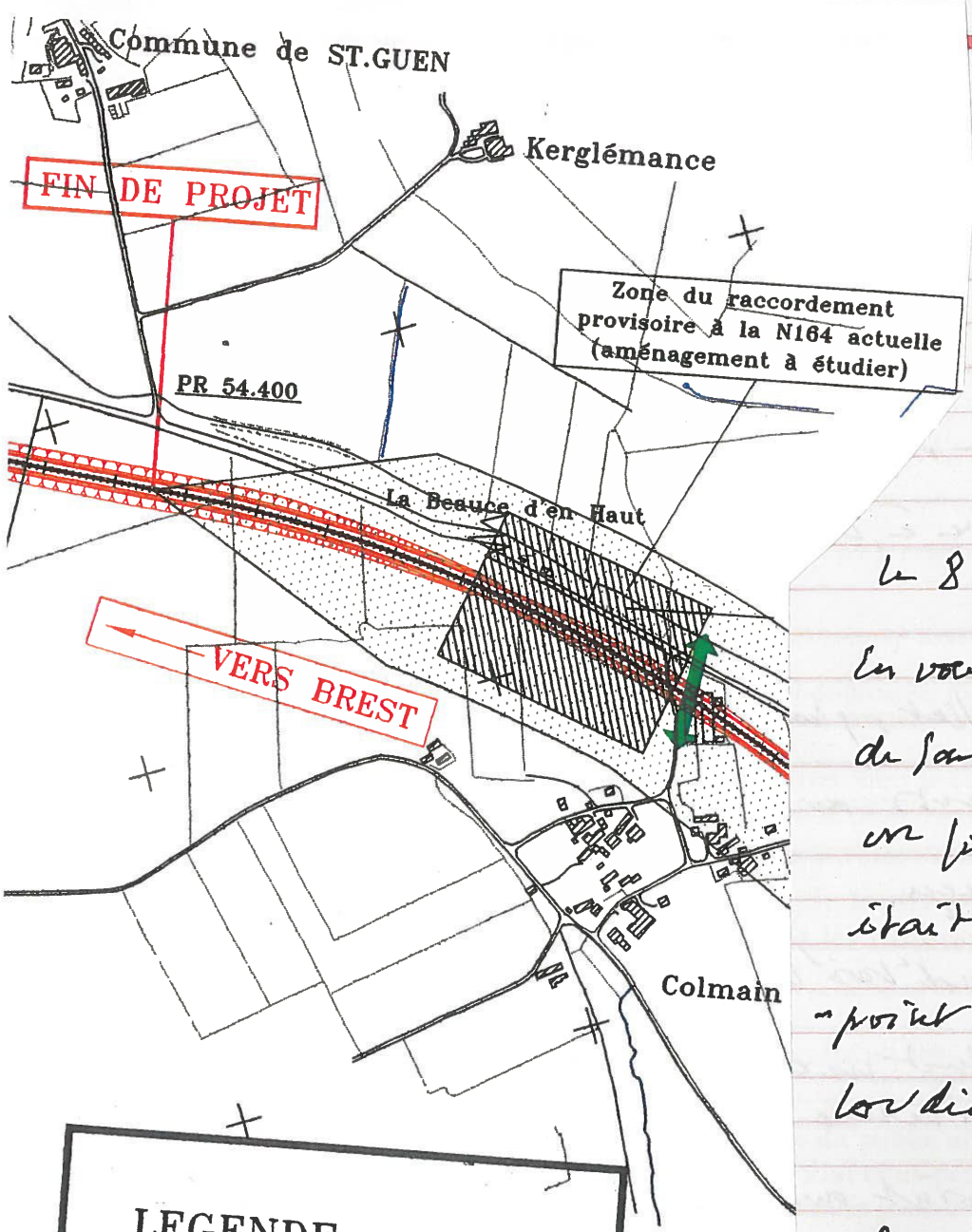
En effet, j'ai photographié quelques ~~[illegible]~~ d'accidents au rond point de Lohuec qui est mal conçu.

Aujourd'hui 12 février 2016 le journal Ouest-France signale un accident mortel à Kernilis (Finistère) "Une voiture a traversé en ligne droite un rond point avant de percuter un fourgon arrivant en face, la passagère de la voiture est décédée"

Ouest-France du 12/02/2016

Finistère : deux accidents mortels dus au verglas

Les mauvaises conditions météo, verglas et grésil, ont entraîné la mort de deux automobilistes hier matin dans le Finistère. À Plounéventer, une conductrice a perdu le contrôle de son véhicule, qui est parti en tête-à-queue avant de percuter une fourgonnette dans laquelle se trouvaient deux personnes. La conductrice est décédée. À Kernilis, une voiture a traversé en ligne droite un rond-point avant de percuter un fourgon arrivant en face. La passagère de la voiture est décédée.



LEGENDE

Fuseau des 300m.

Rétablissement

P.R.: Point de Repère: RN164 actuelle

NOTA: le tracé des échangeurs et des rétablissements figure à titre indicatif

ECHELLE : 1/10 000

Le 8 janvier 2016, après les vœux du maire de Saint-Caradec un passager blessé était sur le rond-point Sens-Murs-Lourdiac →

Deux jours après la réparation des glissières par la DIRO le 29/12/2015 un véhicule percutait au même endroit

Le 31 janvier 2013 dimanche soir

dans le sens Loudéac Rostrenen ~~dont~~

4 blessés dont 1 grave (paralysé à vie)

1 moyenne 1 accident par semaine

C'est donc avec constance que les automobilistes sont victimes de ce rond point mal signalé et conçu.

Sans connaître tous les véhicules qui y ont sorti "sauf" Ainsi quelques photos prises depuis la mise en service en 2012

Le 19/1/2012

Un camion de médicaments tombe de cinq mètres

Après le camion, il a fallu récupérer les médicaments : la première palette s'est effondrée pendant l'opération.

Volvo Truck center a attendu qu'il fasse jour pour remorquer le camion.

Mercredi, vers 2 h 30, un camion transportant des médicaments est parti au fossé sur l'axe Mûr-de-Bretagne - Rennes, à hauteur de Saint-Caradec. Pour une raison encore indéterminée, son conducteur, qui circulait en direction de Rennes, a perdu le contrôle de son véhicule. Il a roulé sur le rond-point de Colmain et terminé sa course cinq mètres en contrebas de la chaussée. Le camion a été retrouvé couché sur le côté, en sens inverse de son sens de circulation.

Le conducteur, un jeune homme de 18 ans originaire du Mans, s'en est sorti indemne. Il a immédiatement contacté une entreprise de remorquage.

« Il a fallu remettre ça au matin »

Une fois sur place, celle-ci n'a pas pu faire grand-chose. « **Entre le brouillard, la nuit et le manque de personnel pour la circulation... Il a fallu remettre ça au matin** », précisait la personne en charge du remorquage.

Après avoir installé les médicaments sur des palettes, il a donc été décidé de reporter l'opération à 9 h, mercredi. Encadré par la gendarmerie de Loudéac et la direction interdépartementale des routes de l'Ouest (Diro), Volvo Truck center a réussi après de nombreuses manœuvres à remonter le véhicule. La tâche n'a pas été aussi aisée pour les médicaments. La première palette soulevée s'est effondrée en pleine manœuvre.

L'opération a nécessité la présence de cinq gendarmes dont deux de la brigade motorisée, cinq personnes de la Diro étaient également sur place. Une déviation dans le sens Mûr-de-Bretagne - Loudéac sur la N164 a été mise en place. Elle n'a pris fin que vers midi.

Récemment, le sénateur des Côtes-d'Armor Ronan Kerdraon avait parvenir un courrier au préfet de région (Ouest-France du 11 janvier) concernant la sécurité de ce rond-point.

Mélanie BECOGNEE

La vidéo sur
www.ouest-france.fr/bretagne

19/01/2012

Sens Mur-Loudéac chute de 5 mètres

quelques accidents de 2012

3 mai 2012

3 mai 2012

juin 2012

12 juin 2012

Mise en danger du personnel de la DIRO

Remplacement du 29/12/2015

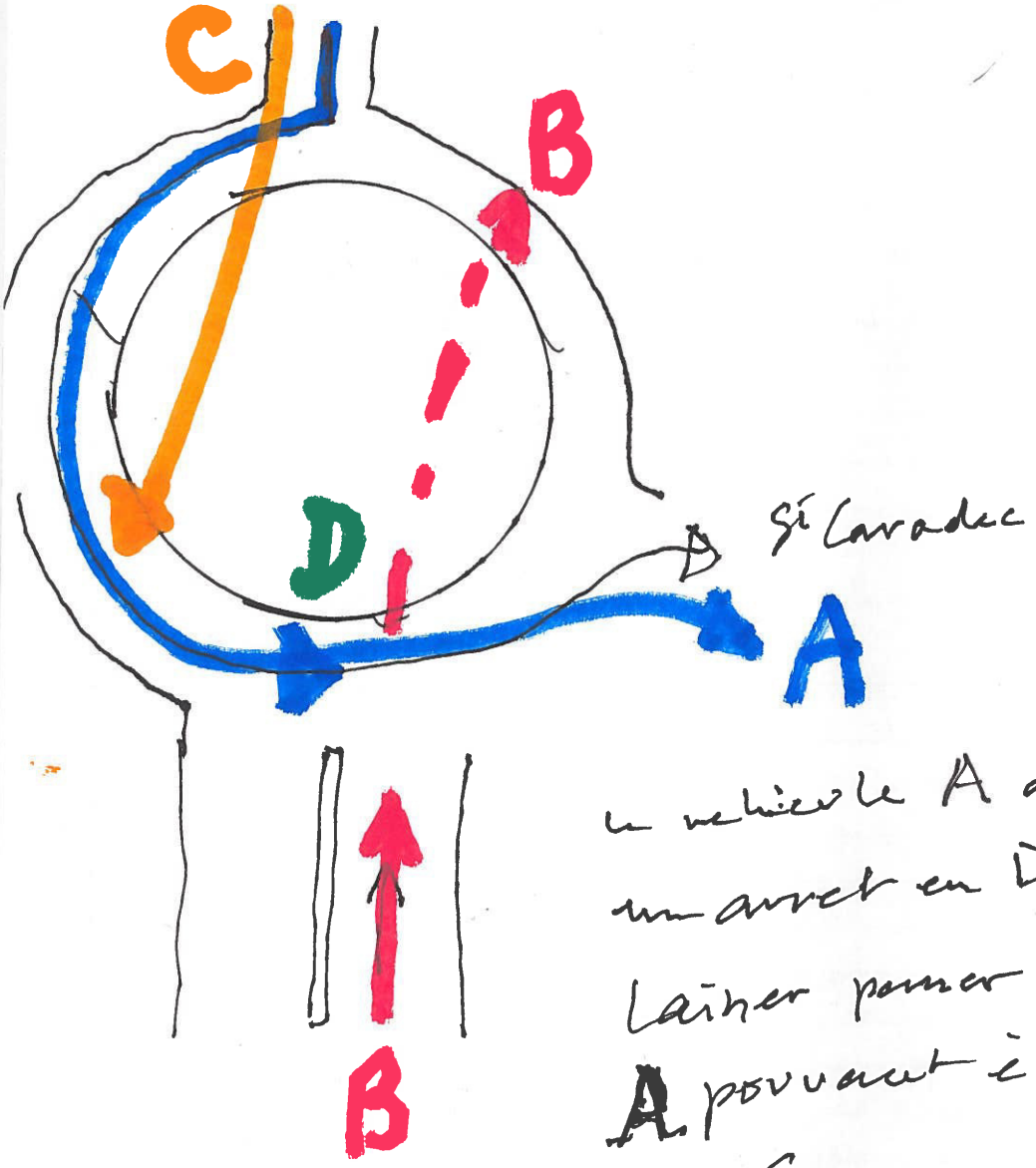
29/12/2016

Accident du Dimanche 27/12

1 blessé homme de 25 ans hospitalisé à Kerio

8 pompiers de Lorient sont intervenus.

29/12/2016



Si Cavadec

le vehicule A doit faire un arret en D pour laisser passer le vehicule B

A pouvant être percuté par C

Pour le moment B et C traversent le meme point

Association Aréthuse - Association Loi 1901 – J.O. 1995 - page 3517
N° de dossier : 1 / 06798 du 8/08/1995 – Sous-préfecture de Lorient
« Recherches et études historiques » W 56 100 70 10

Chez Jean Le Gall – 6, Lieu-dit Derhoideux - 22600 Saint-Caradec
jeanlegall@live.fr – 0296250728 - 0622524518.

Jean Le Gall
6, Lieu-dit Dérhoideux
22600 Saint-Caradec
06 22 52 45 18
jeanlegall@live.fr

Saint-Caradec, le 5 janvier 2016,

DIRO
District 22
2, avenue du Chalutier sans pitié
CS 30230
22190 PLERIN

A l'attention de M le chef du District

Objet : Accident sur la RN 164 au rond point de Colmain en Saint-Caradec (22)
Référence : Autorisation du 21/4/2010 – IST-DMOI-VG-D

Monsieur le chef du District,

Autorisé par la DREAL (2010) à faire un reportage sur les travaux de la RN 164 (déviation de Saint-Caradec), je dispose d'un fond d'archives photos et vidéo de juillet 2010 à décembre 2015.

J'ai pu constater un nombre important d'accidents au niveau du rond point de Colmain et vu sur place les dégâts occasionnés par les véhicules qui sont passés sur le rond point dans les deux sens.

Dans le sens Mûr-de-Bretagne – Loudéac, l'importance des véhicules qui passent sur le rond point et le dernier accident du 27 décembre 2015, semble indiquer qu'il serait nécessaire d'aménager un ralentissement avec moyens lumineux.

En effet, même si les panneaux sont à la distance « réglementaire », le rond-point est visible à la fin d'une légère montée avec un faible virage à droite.

En tant qu'utilisateur régulier de cette route et témoin des travaux sur la RN 164, je vous remercie des informations que vous pourriez me donner sur le nombre d'accidents et les mesures que vous pourriez apporter à ce problème.

Dans l'attente, recevez Monsieur le Directeur mes salutations les meilleurs.

Jean Le Gall

JEAN LE GALL
Président de l'Association ARÉTHUSE (http://arethuse.neuf.fr)

Président de l'association Aréthuse, *Recherches et études historiques*, Jean Le Gall consulte depuis de nombreuses années les archives des services historiques de la défense et administrations diverses. Les archives privées permettent d'ouvrir une page d'histoire telle celle du marin pêcheur du Kléber réquisitionné dans le bataillon des fusiliers marins dès le mois d'août 1914 et tué le 24 septembre 1918 au moulin de Laffaux (Aisne).

Le musée de tradition de l'école des fusiliers marins à Lorient a la garde du drapeau du bataillon de marins qui porte pour l'année 1918, le nom de deux batailles: Hailles (Somme) et le moulin de Laffaux (Aisne). La présente communication retrace partiellement le parcours et le destin de combattants qui avaient peu de chance de survivre aux conditions effroyables des combats. Le nombre de tués, blessés, disparus, intoxiqués, pulvérisés, traumatisés est incalculable.

Pour les 90 ans le la bataille de Verdun, Jean Le Gall a publié ses recherches: *Les soldats ignorés, tués, blessés et disparus de la Grande Guerre. Bataille de Verdun au Mort-Homme et à la cote 304* (©) Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie d'Auray - 2006

Passionné d'histoire, Jean Le Gall est aussi l'auteur

- d'un bâtiment construit entièrement en pierre sèche à Crénénan en Ploërdut (Morbihan) construit du 9 au 19 avril 1996 pour former des personnes aptes à restaurer les voûtes de pierres des caves de la chapelle Notre Dame de Crénénan [Direction technique de Gilles Fichou de Villeveyrac (Hérault)] (©) Aréthuse 1996
- du suivi de 1996 à l'an 2000 des chantiers de restaurations des caves de Crénénan (XIXe siècle) (©) Aréthuse 2000
- d'un film vidéo « la cave de Crénénan » construction en pierre sèche d'avril 1996 (©) Aréthuse 1997
- du fonds d'archives photos et vidéo de la construction de la pilotine **Loire 18** (Architecte naval Didier Marchand) © Aréthuse 2002
- de films vidéo sur les vedettes rapides "à rostre" **Loire 18** (pilotine du port de Saint-Nazaire) et **Margodig SNS 140** (vedette S.NS.M. de Loctudy) © Aréthuse 2002
- du catalogue numérique et papier des objets du musée de tradition de l'école navale (©) Ecole navale - février 2004
- de nombreuses études archivistiques dont celles publiées par le centre d'études et de recherches sur l'architecture vernaculaire (CERAV) (http://www.pierreseche.net):
    1. 1993 – le pseudo « ermitage de saint Hervé » en Lanrivoaré (Finistère) étude architecturale par Christian Lassure
    2. 1994 - le pseudo « ermitage de saint Hervé » en Lanrivoaré (Finistère) étude archivistique par Jean Le Gall
    3. 1995 – les caves à boissons du pardon de Notre Dame de Crénénan

Responsable de la publication: *Claude Le Colleter*.
Conception réalisation du bulletin: *Yves Cocoual*.
Conception réalisation de la couverture: *Gaby Le Cam*.

Société d'Histoire et d'Archéologie du Pays de Lorient
Maison des Associations Cité Allende 56100 Lorient
Tél: 02 97 64 67 48 Sahpl@wanadoo.fr
http://www.sahpl.asso.fr
Dépôt légal N° 35/97 du 26 novembre 1997 délivré par la
Préfecture du Morbihan – Vannes

Morbihan
Conseil général

LORIENT
AN ORIANT

Association Aréthuse - Association Loi 1901 – J.O. 1995 - page 3517
N° de dossier : 1 / 06798 du 8/08/1995 – Sous-préfecture de Lorient
« Recherches et études historiques »

Chez Jean Le Gall – 6, Lieu-dit Derhoideux - 22600 Saint-Caradec
jeanlegall@live.fr – 0296250728 - 0622524518.

Jean Le Gall
6, Lieu-dit Dérhoideux
22600 Saint-Caradec
06 22 52 45 18
jeanlegall@live.fr

Saint-Caradec, le 12 janvier 2016,

URGENT

Enquête publique sur la N 164. Résumé des pages manuscrites.

Références : Photos et articles de presses sur les accidents du rond-point de Colmain

Autorisé de photographier les travaux de la déviation de la RN 164 dans le sud de Saint-Caradec, j'ai relevé les traces de freinages sur la chaussée et des passages sur le rond-point de véhicules terminant leurs courses sur les glissières de sécurité.

19 janvier 2012 - Ainsi, quelques temps après sa mise en service en 2012, Ouest-France signal que le dimanche 19 janvier, un camion a traversé le rond-point pour terminer sa course 5 mètres plus bas. Mise en place d'une déviation, Entreprise de grutage, mobilisation de 5 gendarmes et 5 personnes de la DIRO jusqu'à midi

Selon l'article de Ouest-France, le sénateur Ronan Kerdraon aurait écrit au **Préfet de région** pour évoquer la dangerosité de ce rond-point, O.F. du 11/01/2012.

3 mai 2012 - Des photos d'un véhicule dans les glissières montrent que la tête du chauffeur et celle du passager ont percuté le pare brise. Des traces de passages sur le rond-point sont visibles ainsi que les plots rouges et blancs près des glissières.

12 juin 2012 - traces de passages sur le rond-point et plots rouges et blancs.

23 janvier 2013 – traces de passages sur le rond-point et plots rouges et blancs.

27 décembre 2015 – cet accident mobilise 8 pompiers pour hospitaliser à Kerio un jeune homme de 25 ans.

29 décembres 2015 – remplacement de glissières par du personnel de la DIRO venant de Rennes qui seront percutées quelques jours plus tard.

8 janvier 2016 – Un fourgon est « stationné » au milieu du rond-point vers 20 heures ??

31 janvier 2016 – un véhicule de 4 jeunes sont accidentés, une jeune fille pourrait rester paralysée.

Aujourd'hui 12/02/2016, Ouest-France signal un accident mortel à Kernilis (Finistère), ***« une voiture a traversé en ligne droite un rond-point avant de percuter un fourgon arrivant en face. La passagère de la voiture est décédée ».***

Quel est le coût de toutes ces casses humaines,, matériels, équipements, véhicules, moyens humains mobilisés?

Il y a URGENCE à compléter le dispositif des feux clignotants qui au vu des derniers accidents ne sont pas suffisants.

Jean LE GALL

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016

REGISTRE

Commune de SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHÉ

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHÉ

Notice d'information :

Du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

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

Bonjour,

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

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

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

En vous remerciant
Cordialement

Sylvain FREROT

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

Bonjour,

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

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

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

Cordialement

Pierre-Alexandre Poivre

DREAL Bretagne - Service Infrastructures Sécurité Transports
Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES
Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23

Le 21/01/2016 14:30, > Sylvain FREROT (par Internet) a écrit :

> Bonjour,
>
> Je suis propriétaire d'une maison de famille au lieu-dit le Pont Domjean. Je souhaiterai connaître l'impact de la variable mixte nord sud sur cette zone.
>
> En effet la variable sud prévoit la réalisation d'une route sur l'actuelle voie rurale entre Rossuliet et le Pont Domjean mettant en cause l'exploitation agricole de mon voisin Gérard Quéro car passant au milieu de ses bâtiments et détruisant aussi une partie de berges de la Poulancre pour y réaliser un rond-point.
>
> Qu'en est il de la variable mixte nord sud dans cette zone qui semble s'éloigner de nos propriétés pour passer au sud du tracé de l' actuelle 164 ?
>
> En vous remerciant
> Cordialement
>
> Sylvain FREROT

Sujet : Re: Les variantes
De : "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <pierre-alexandre.poivre.-.rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 25/01/2016 15:37
Pour : Peta Matthews <pandakeryvon@hotmail.com>, "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

j'accuse réception de votre contribution.

Bien cordialement

Pierre-Alexandre Poivre

DREAL Bretagne - Service Infrastructures Sécurité Transports
Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES
Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23

Le 25/01/2016 11:48, > Peta Matthews (par Internet) a écrit :

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

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

Bonjour,

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

Merci,

Matthews, Paul et Peta

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

Bonsoir,

Merci pour votre réponse.
Il me semble que la variante Nord Sud se présente comme un bon compromis.
Le contournement de la zone industrielle par le sud préserve la possibilité ultérieure d'un déviation du centre de Mur de Bretagne en direction de Pontivy. Je pense aussi que les exploitations agricoles sont moins impacter. Il reste à soigner les échangeurs de Curlan.
Entre Pont Quemer et le carrefour de Toulhouze le tracé Nord permet l'usage des expropriations déjà réalisées lors du premier projet de tracé de 4 voies, sauvegarde la zone du Pont Domjean et donc ainsi l'exploitation de Gérard Quero.

En vous remerciant

Sylvain Frérot

De : RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI <pierre-alexandre.poivre.-.rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
À : Sylvain FREROT <aries94250@yahoo.fr>
Cc : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>; BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST /MOAI/ROUT <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>
Envoyé le : Vendredi 22 janvier 2016 15h21
Objet : Re: Impact de la variable mixte nord sud sur le lieu-dit Pont Domjean

Bonjour,

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

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

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

Cordialement

Pierre-Alexandre Poivre

DREAL Bretagne – Service Infrastructures Sécurité Transports
Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES
Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23

Le 21/01/2016 14:30, > Sylvain FREROT (par Internet) a écrit :
> Bonjour,
>
> Je suis propriétaire d'une maison de famille au lieu-dit le Pont
> Domjean. Je souhaiterai connaître l'impact de la variable mixte nord sud
> sur cette zone.
>

> En effet la variable sud prévoit la réalisation d'une route sur
> l'actuelle voie rurale entre Rossuliet et le Pont Domjean mettant en
> cause l'exploitation agricole de mon voisin Gérard Quéro car passant au
> milieu de ses bâtiments et détruisant aussi une partie de berges de la
> Poulancre pour y réaliser un rond-point.
>
> Qu'en est il de la variable mixte nord sud dans cette zone qui semble
> s'éloigner de nos propriétés pour passer au sud du tracé de l' actuelle
> 164 ?
>
> En vous remerciant
> Cordialement
>
> Sylvain FREROT

Sujet : RN164 Mûr-de-Bretagne
De : "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 28/01/2016 09:10
Pour : isabelle.sigoura@ouest-france.fr
Copie à : "braguier Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

suite à la réunion publique d'hier soir, ci-après un lien vers un document qui se trouve sur notre site Internet et présente de nombreuses vues du projet :

http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/vues_extraites_du_modele_numerique-compressed-1.pdf

Les 3 vues projetées hier, qui sont effectivement très parlantes, sont pages 35, 36 et 37

cordialement

Pierre-Alexandre Poivre

DREAL Bretagne - Service Infrastructures Sécurité Transports
Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES
Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23

IST-DHOI-AB-A035

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

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

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

Mûr De Bretagne, le 30/01/2016

Monsieur Le Directeur,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7) Nous avons engagé des démarches et travaux en août 2014 en liaison avec la communauté de communes de Pontivy et notre projet de location en meublé de tourisme démarre l'été prochain. Nous souhaitons profiter de l'effet Assec du Lac de Guerlédan sans faire ombrage aux professionnels en place.
Nous mettons en avant le cadre verdoyant, préservé et tranquille tout en étant très proche de la RN 164 et du bourg, l'habitat ancien assez particulier dans le secteur de Mûr de Bretagne s'y intègre parfaitement.
Nous nous inscrivons totalement dans l'esprit Natura 2 000 avec la préservation de la nature et de l'habitat tout en créant un projet économique à l'échelle communale. Le potentiel de développement de ce projet reste important et pourra se faire dans le temps...

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

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

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

Mme LE BOUDEC Anne	Mme LE BARS Annie	Mr LE BOUDEC Jean-Michel
A. Boudec	A. Le Bars	

P&T TECHNOLOGIE SAS
groupe energiequelle

Projet éolien - Mûr de Bretagne

○ Eolienne

Sujet : RE: P&T Technologie - Concertation dans le cadre de la déviation de la RN164 au niveau de Mur-de-Bretagne
De : "> Anne Couetil (par Internet)" <couetil@pt-technologie.fr>
Date : 02/02/2016 13:56
Pour : '"RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"' <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : <ledrevo@pt-technologie.fr>

Bonjour Monsieur Braguier,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anne COUËTIL
Chargée de projets éoliens

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

-----Message d'origine-----
De : "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" [mailto:alain.braguier.-.rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr]
Envoyé : mercredi 20 janvier 2016 17:24

À : Matthieu Le Drevo <ledrevo@pt-technologie.fr>
Cc : 'Anne Couetil' <couetil@pt-technologie.fr>
Objet : Re: P&T Technologie - Concertation dans le cadre de la déviation de la RN164 au niveau de Mur-de-Bretagne

Bonjour,
  comme suite a votre précédent courriel je vous indique qu'une concertation complémentaire a lieu.
vous en trouverez ci-joint un avis.

le dossier de concertation complémentaire est consultable sur notre site internet

Salutations

Alain BRAGUIER

Pièces jointes :

MdB_Projet éolien_P&T.pdf 2,9 Mo

Sujet : Mise e n 2x2 RN 164 MUR
De : "LE DROGOFF Robert (Chef d'équipe) - DIRO/District St-Brieuc/CEI Loudeac" <Robert.Le-Drogoff@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 03/02/2016 15:24
Pour : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>, "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour;

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

Cordialement

Pièces jointes :

SKMBT_C224e16020310030.pdf	681 Ko
SKMBT_C224e16020310020.pdf	1,5 Mo

OF 5 juillet 1996

Mur-de-Bretagne

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

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

En février dernier, lors d'une réunion publique organisée par la municipalité, les responsables de la DDE avaient dévoilé leurs intentions concernant l'aménagement de la nationale 164 : le tracé médian avait été retenu par rapport au tracé nord **« pour des raisons de coût »** et par rapport au tracé sud **« pour des raisons de sécurité technique liées à la présence d'un échangeur à Toul-Houz ».**

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

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

Un autre écrit : **« Le site du Méneheiz est connu dans toute la France. Cette cicatrice béante va lui barrer la figure. »** Il souhaite que l'on conserve **« la tranquillité du voisinage et la beauté ex-naturelle du paysage ».**

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

« Pourquoi pas la variante nord ? »

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

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

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

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

- **Marché estival**

Le vendredi 5, à partir de 18 h, marché estival, place de l'Église et dans les rues avoisinantes. Nombreux stands et boutiques, animation constante (CAP Armor) ; à partir de 21 h, concert gratuit, par l'école de musique de Mûr-de-Bretagne.

- **Société de pêche**

Le vendredi 5, à 14 h, rendez-vous des volontaires place de l'Église, pour le nettoyage des abords du Trou-de-la-Pie.

- **Assistante sociale**

Le vendredi 5, pas de permanence de Mlle Meuric (assistante sociale MSA).

- **Activités Cap Armor**

Vendredi 5 : 10 h-12 h, voile (base nautique), mini-golf (parc de la mairie), tir à l'arc (parc des sports) ; 14 h-15 h 30, escrime (gymnase), participation 20 F ; 14 h 30, visite patrimoine et artisanat (place Sainte-Suzanne) ; 15 h-17 h, tennis (tennis-club) ; 18 h-20 h, animation marché sur la place de l'Eglise, stand Cap Armor, escalade, descente du clocher en rappel (place de l'Eglise) ; à partir de 21 h, concert gratuit (école de musique de Mûr-de-Bretagne).

- **Pays d'accueil : patrimoine et artisanat**

Vendredi 5, journée découverte organisée par le pays d'accueil. Rendez-vous à 14 h 30, place Sainte-Suzanne, à Mûr. Visite de la chapelle classée du XVe siècle ; visite chez un artisan tourneur sur bois ; les allées couvertes de Coat-Correc.

Saint-Gilles-Vieux-Marché

- **Réveil saint-gillois**

Le club organise cette année encore son traditionnel tournoi de football, dimanche 14 juillet, à 14 h. En soirée, repas au terrain des sports : au menu, cochon grillé.

Saint-Connec

- **Ordures ménagères**

Durant les mois de juillet et août, elle se fera tous les mardis matins dans le bourg ; les premier et troisième vendredis du mois en campagne (les 5 et 19 juillet, les 2 et 16 août).

- **Publication de mariage**

Pierrick Prié, responsable d'atelier, 8, cité de Kerrouail, Mûr-de-Bretagne, et Marie-Claude Calvé, mère au foyer, Rosterc'h, Plouay (56).

Caurel

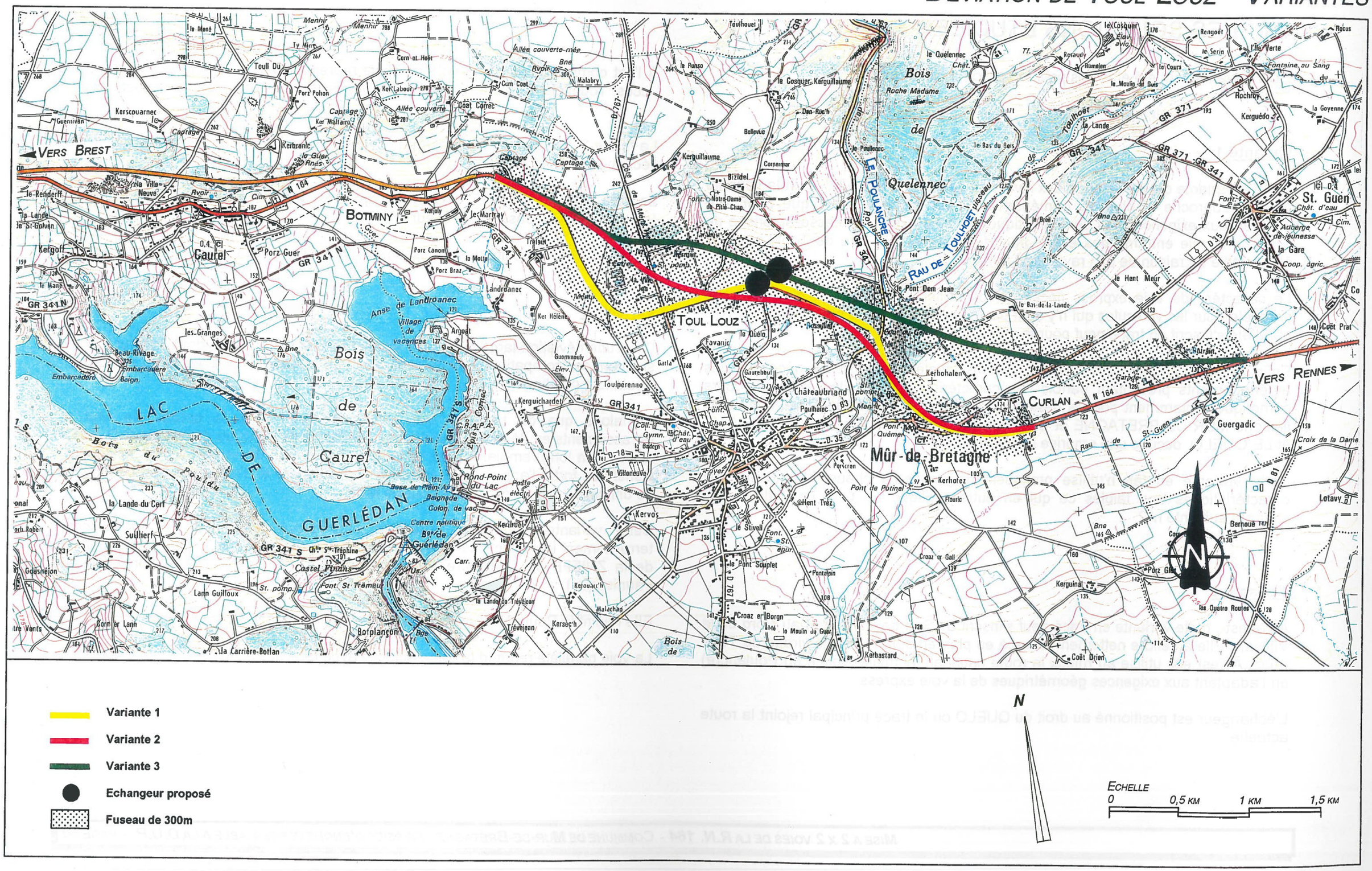
- **Comité des fêtes**

Nettoyage du chemin de randonnée mardi 9. Rendez-vous à 8 h, place de l'Eglise, munis d'outils. Le déjeuner sera offert à tous les bénévoles.

Lire est un plaisir

Extrait du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la mise à 2x2 voies de la R.N.164 à ! R"# E"$RE%&' NE déviation de %ul"(ou)
établi en ai 1**6

DÉVIATION DE TOUL-LOUZ - VARIANTES



Meur et Mme Michel JEGO
Kerbotin
22530 MUR DE BRETAGNE

Objet: RN 164 Mur de Bretagne

à

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

Mesdames,Messieurs,

Habitant depuis de nombreuses années au village de Kerbotin et confronté depuis plus de vingt ans (1994) aux projets de mise en 2x2 voies de la RN 164 avec un tracé nord et un tracé sur place, le nord trop coûteux avait été réjeté et nécessitant la réalisation d'un viaduc(voir ouest-france du 6 juillet 1994)
La solution sur place avait été retenu, sans avoir été jusqu'à l'enquête d'utilité publique pour le secteur de **Curlan.**
Depuis deux ans, le projet est ressorti des cartons avec trois variantes, la variante sur place étant abandonnée.
Cette années, trois variantes sont proposées:
-Les variantes sud et mixte qui inquiètent bon nombre de riverains, compte tenu du profil des voies et de la proximité des habitations.

-Ces deux projets sont inacceptables pour les raisons suivantes:
-Nous craignons de fortes nuisances sonores, visuelles, la pollution et ainsi qu'une forte dépréciation de nos biens sans contre-partie.
-Nous constatons la mauvaise desserte routière pour les usagés allant en direction de Curlan, ZA de Guergadic via l'échangeur du Coët-Prat venant de Mur.
-Nous refusons la coupure avec l'agglomération Mûroise.

-Des exploitations agricoles coupées de leur siège.
-Un hangar de stockage de céréales détruit.
-Pour la zone de Guergadic, un effet vitrine nul par rapport an nord qui offre un panoranique sur l'ensemble , permettant son développement.

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

.

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

Pourquoi choisir un tracé en courbe?

Le tracé nord

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

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

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

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

Pour notre cas personnel:

, **Le tracé mixte** passe de quarante cinq à cinquante mètres de notre habitation avec un surplomb de six mètres. Il est prévu un giratoire à l'arrière de notre propriété avec une voie de desserte passant au au pignon est.
La tracé sud le même impact devant notre maison
Nous ne pouvons pas accepter de tels projets.
Sera-t-il possible de vivre normalement dans un tel environnement?
Ne devrait t'on pas priviligier les habitations par rapport aux terres?

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

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

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

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

Fait à Mur de Bretagne le 5 février 2016

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

Bonjour,

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

Je suis propriétaire de terres à Curlan à Mûr-de-Bretagne qui sont dans l'emprise du futur tracé de la mise en 2×2 voies de la RN 164 bis (secteur Mûr-Curlan) d'une part, par le tracé Nord entre le garage Philippo et le CD 35 et d'autre part, par le tracé Sud, le long du ruisseau de Saint-Guen. L'emprise des 2 tracés est de même surface.
Je trouve que le tracé Nord est celui qui s'inscrit le mieux dans le schéma général de mise en 2×2 voies de la RN 164 bis pour la desserte du centre Bretagne et il est le moins coûteux.
Le tracé mixte se rapproche trop des habitations de Kerbotin et Curlan; de plus il prévoit un rond point entre les maisons les prenant en étau avec les voies de servitude. Une variante a été demandée par les municipalités du secteur qui s'éloignerait des habitations et améliorerait le tracé Sud. Ces 2 tracés nécessitent des ronds points qui sont une gêne pour le trafic, en particulier celui des poids lourds, ce qui nuit à la desserte de la zone artisanale de Guergadic. Ils passent aussi au Sud de Curlan dans une zone humide, avec des sources où la faune et la flore sont protégées. De plus ces tracés sont plus coûteux que le tracé Nord et les modifications proposées par les municipalités ne peuvent qu'entrainer un surcoût.
En vous demandant d'étudier mes observations, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Myriam Rault-Leclaire

Envoyé depuis mon appareil mobile Samsung

-------- Message d'origine --------
De : "RN164 Mur de Bretagne - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <alain.braguier.-.rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 20/01/2016 17:33 (GMT+01:00)
À : Myriam LECLAIRE <myriamleclaire@hotmail.com>
Objet : Re: Avis sur tronçon Caurel-Colmain/ secteur de Curlan

Bonjour,

au cas où l'information ne vous serait pas parvenue vous trouverez
ci-joint un trac informant de la concertation complémentaire sur
l'aménagement.
le dossier est également consultable sur notre page internet:
http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn164-amenagement-du-secteur-de-mur-de-bretagne-a3052.html
salutations

Alain BRAGUIER

Le 06/07/2014 12:51, > Myriam LECLAIRE (par Internet) a écrit :
> Monsieur Marcel RAULT
> Lotissement du Roch Bido
> 22530 Mur-De-Bretagne
> Tel: 02 96 28 50 22
>
>

A Mûr, le 06/07/2014
>
>
>
> Madame, Monsieur;
>
>
> Je suis propriétaire d'une ferme située à Curlan, à Mûr-De- Bretagne,
> que j'ai exploitée et que je loue à EARL LE HIR ainsi que de 2 maisons
> de ferme. Ces propriétés bornent la route nationale RN 164 Bis.
> Je me permets de vous faire un certain nombre d'observations en ce qui
> concerne la mise à 2X2 voies de cet axe.
>
> Quelque soit le tracé retenu, je suis touché par les travaux. En effet,
> le tracé Nord, à l'Ouest du garage Philippo, passe dans mes champs
> jusqu'au C.D.35. Le tracé Sud passe aussi dans mes parcelles situées au
> Sud du ruisseau de Saint Guen et l'aménagement sur place devant mes
> maisons et coupe la ferme en deux. Celle-ci compte treize hectares du
> côté Nord de la RN 164 Bis et 20 hectares du côté Sud.
>
> Je trouve que le tracé Nord est plus fiable. Il est celui qui, du fait
> d'un viaduc, préservera au mieux la zone Natura 2000. Il permettra une
> meilleure desserte de la Vallée de Poulancre donc de la commune de Saint
> Gilles Vieux Marché vers les échangeurs Ouest et Est par la route
> actuelle restant en voie de servitude.
>
> Le tracé "aménagement sur place" passe près des maisons et menace la
> qualité de vie de nombreux habitants riverains. Il suppose des voies
> d'accès aux parcelles et à la Zone Artisanale de Guergadic. Il condamne
> à terme le garage Philippo (4 emplois) car un garage en cul de sac n' a
> aucun avenir. Il rend également difficile l'accès aux vingt hectares de
> terre (côté Sud) que je loue à l'EARL LE HIR. Vous nous avez annoncé,
> pour ce tracé, un déblai de 350 000 m3 que vous devrez évacuer. Aucun
> cultivateur n'en désire.
> Les voies de servitude des deux côtés de la 2X2 voies, les propriétés à
> racheter ainsi que les protections anti bruit risquent d'augmenter
> fortement le coût de ce tracé. Je tiens à préciser que sur les tronçons
> de la RN 164 Bis déjà mis en 2X2 voies, aucun ne passe à proximité des
> maisons et aucun ne coupe un village en deux comme ce serait le cas avec
> ce tracé pour le village de Curlan.
>
> Le tracé Sud s'éloigne des habitations. Il longe le ruisseau de Saint
> Guen. Je suggèrerais qu'il soit rapproché du ruisseau. Une partie des
> terres nécessaires à la nouvelle 2X2 voies sont exploitées par Mr
> Jean-Yves Bouffort dont le siège d'exploitation se trouve au lieu-dit
> Guerdinal. Pour pouvoir louer ces terres, il a dû acheter les bâtiments
> situés à Guergadic. Ces bâtiments sont en grande partie inutilisés.
> Certaines terres restant entre la nouvelle voie et le ruisseau de
> Saint-Guen pourraient être reboisées. Au départ de Pont Quémer, je
> pense qu'il serait possible de faire descendre le tracé plus à l'Ouest,
> plus droit vers le ruisseau; ce qui limiterait l'impact sur les
> parcelles, sur les terres humides et l'éloignerait des habitations.
>
> On peut donc constater que les variantes Nord et Sud permettent de
> conserver la route actuelle comme voie de servitude.
>
> Un choix est à faire entre la qualité de vie des habitants du secteur de
> Curlan et les terres de cultures. A qui devez-vous donner la priorité?
>
> Je vous ai fait part de mes réflexions. En vous demandant de bien
> vouloir les étudier, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.
>
>
> Marcel RAULT
>

>
>
>
>
>

Sujet : concertation publique RN164 Mûr de Bretagne
De : "> Olivier Lavenant (par Internet)" <tom-tom_22@hotmail.fr>
Date : 08/02/2016 21:13
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Veuillez trouver en pièce jointe notre courrier pour la concertation publique pour la RN 164, partie Mûr de Bretagne.

Merci de bien vouloir nous confirmer la bonne réception de cet e mail.

Cordialement,

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin

Pièces jointes :

courrier concertation N164.doc	20,5 Ko

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin
Kermur
22530 Mûr de Bretagne
port. : 0 33 ! " 0# 30
email : tom-tom$22%hotmail.&

Bon'our(

)e *ui* olivier Lavenant(32 an*(e+ploitant agricole au lieu dit Kermur(en Mûr de Bretagne. , -e*t . galement notre domicile avec ma con'ointe(Maud Bachelot-Hourdin et no* deu+ en&ant* de 20 et moi*.

)e *ui* 'eune agriculteur(in*tall. en production laiti/re depui* an*(apr/ * le d. part en retraite de me* parent*. Mon e+ploitation compte ha de 0ur&ace 1 gricole 2 tile 3 0 1 2 4(pour 55 vache* laiti/re* et la *uite pour une production de 300000 l de lait. Mon *5*t/me d-alimentation e*t 6a*. *ur le p7turage(et valori*e pleinement le* ! 2 ha acce**i6le* du *i/ge d-e+ploitation. Le re*te de* terre* e*t 8 9uel9ue* : ilom/tre* de di*tance et e*t plut; t de*tin. au+ culture* de vente*.

Le* . tude* de voie rapide *ur la < = ! *ont ancienne* et 'e le* avai* pleinement int. gr. e* 8 mon pro'et.)e perdai* certe* de la *ur&ace(mai* l-emplacement pr. vu ne changeait pa* la *tructure de l-e+ploitation et l-acce**i6ilit. au+ di&&rente* parcelle*. , ela pri* en compte('-ai inve*ti dan* la con*truction de 67timent* d-. levage 3*ta6ulation vache* laiti/re*(adapt. e 8 mon *5*t/me de production4(le pro'et e*t au'ourd-hui &nali*. et une *alle de traite ad'acente e*t en cour* de con*truction. Montant glo6al : 235000 euro*.

Le* di&&rente* variante* au'ourd-hui propo*. e* pour la mi*e en 2 + 2 voie* de la nationale = ! remettent en cau*e la p. rennit. de mon e+ploitation et le* trac. * propo*. * *ont plu* pr/ * de la mai*on d-ha6itation ce 9ui induira de* nui*ance* *onore* importante* et une d. pr. ciation de notre 6ien.

>our in&ormation(notre mai*on e*t en travau+ de r. novation avec une premi/re pha*e pre*9ue &nie dont le montant *-. l/ve 8 pr/ * de " 0000? 3d-autre* vont *uivre4 en plu* du montant d-achat de =! 0000?.

@uel 9ue *oit le trac. propo*. (le* parcelle* *itu. e* de l-autre c; t. de* pro'et* ne *eront plu* acce**i6le* 8 me* animau+. A ne me re*tera 9ue =! hectare* acce**i6le* *ur ! 2 3soit 66% de pertes4.

Le système de mon exploitation est totalement remis en cause par la d. *tructuration parcellaire.

Le* con*. 9uence* . conomi9ue* *ont . norme* : hau**e du coût alimentaire(hau**e de* charge* de *tructure* 3inve**ti**ement dan* de* *toc: age* de &ourrage*(du mat. riel inadapt. au+ culture* n. ce**aire*(*toc: age et . pandage de* e&&uent*(temp* de travail 9uotidien.....4 le chi&&rage de ce* con*. 9uence* atteint plu*ieur* diBaine* de millier* d-euro* par an.
>our e+emple(la *imple hau**e du coût alimentaire de ! 0 ?G=000 litre* 3au'ourd-hui de 5(au lieu de =05 en mo5enne4 atteint une *omme de =2000? annuelle.

Le* *olution* 9ui *e po*ent 8 moi *ont limit. e*. Dtant coinc. entre une d. partementale et une ! voie* *ur deu+ c; t. * et par une vall. e de l-autre(le* am. nagement* &oncier* po**i6le* ne &eraient au mieu+ 9ue remplacer le* perte* due* au pro'et. La *olution 9ui m-e*t propo*. e(8 *avoir l-. largi**ement du pont *ur la E F F me permettant de pa**er me* 6ovin* ne me convient pa* pour

deu+ rai*on* :

- cela induirait un tra'et rallong. de 500 m, 4 fois par jour pour atteindre le* parcelle* *u* cit. e*.
- ce pa**age d. 6ouche au *ud du carre&our *ur une parcelle de la commune 9ui m-e*t *implement prCt. e pour entretien.)e n-ai donc aucune sécurité sur l'avenir de cet accès.

L e développement de l'exploitation est donc impossible moyen et lon! terme"

Hou* ce* . l. ment* mi* 6out 8 6out(la 9ue*tion de notre d. locali*ation totale avec toute* le* indemnit. * due* *e po*ent *. rieu*ement pour vo* *ervice*.

2 ne *olution *imple e*t po**i6le : d. placer l-. changeur d-environ 250 m/ tre* 8 l-I *t(plu* ou moin* 8 l-endroit pr. vu dan* le pro'et pr. c. dent de =""F. @uel9ue* petit* am. nagement* 36oviduc4 me permettraient ain*i de maintenir la *tructure de mon e+ploitation(*on acce**i6ilit. (et donc *on avenir et celui de ma &amille.
, e d. calage n-empi/ te pa* plu* *ur le* Bone* humide*(ni *ur le* ha6itat* d-animau+ prot. g. * 9ue le* pro'et* propo*. *. E e mCme(il n-induit 9ue peu de perte* *uppl. mentaire* pour me* voi*in*(et aucune 9ui ne pui**e Ctre compen*. e par un *imple am. nagement &oncier.

@uel9ue *oit le trac. choi*i(la *ur&ace imput. e e*t 9ua*i *imilaire et c-e*t 6ien la po*ition de l-. changeur et la *ci**ion de mon parcellaire 9ui e*t la cl. de la *urvie de mon e+ploitation.
A me *em6le dommagea6le de mettre en p. ril une e+ploitation de t5pe her6ag/ re 9ui *e porte 6ien(mCme dan* le* condition* actuelle*(particuli/ rement di&&cile*.

, ordialement(

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin

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

Bonjour.

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

Cordialement.

LE DROGOFF Robert

Pièces jointes :

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

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

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

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

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

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

Je pose deux questions :

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

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

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

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

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

- Le coût :
  Je pense que l'on ne peut se permettre, connaissant l'état des finances publiques de négliger l'écart de prix entre les deux variantes, cette somme à elle seule permet de financer à elle seule une partie des ouvrages d'art (part prépondérante dans la construction d'une route).
- Le coût d'exploitation :
  Nous vivons un hiver exceptionnellement doux ; actuellement le centre d'exploitation de Loudéac a épandu 20t de sel (pour infos, il avait dépassé les 200t pour 2013-2014 pour un réseau de 82 km). Sans avoir de températures très basses nous avoisinons les 0° sur une période assez longue en hiver. A Mur, le tracé Sud sera beaucoup plus froid que le tracé Nord ; on en déduit un salage au Sud environ double de celui du Nord ; le sel, produit polluant finira dans le ruisseau de St Guen. Chaque décision de salage a un coût supérieur à 1000€ pour une consommation de 5 à 7 m^3 en fonction du dosage (de 10 à 25g/m²)

- Neutralisation des voies
  Quand on effectue des travaux, en régie ou par entreprise extérieure on neutralise la voie concernée, les deux voies rapides lorsque l'intervention se situe en terre-plein central ; on utilise des flèches lumineuses de rabattement l'une à 200m de l'intervention et l'autre en amont à 150m avec l'obligation d'être vu par l'usager au moins 400m avant.
  Je crains que dans le tracé Sud nous retrouvions le même problème que la rocade de Merdrignac (3km) dont la courbe ne permet pas (distance de visibilité insuffisante) de placer ces flèches lumineuses ; il faudra alors neutraliser la totalité du parcours de l'échangeur de St Guen à l'entrée de Caurel.

IST- Dnoi- AB-A045

Meur Maurice LE BRIS
Kerbotin
22530 MUR DE BRETAGNE

Objet: RN 164MUR DE BRETAGNE

REÇU LE
10 FEV. 2016
DREAL/IST

à

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

Mesdames, Monsieurs, ,

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

Si le projet mixte ou sud se réalise, ma propriété va être exposée à une 2x2voies à vingt cinq mètres de mon habitation avec un surplomb de six mètres.
Je crains une dépréciation importante de mes biens.
Comment peut on imaginer vivre avec un tel projet en face de chez soi. Vous portez une attention particulière au jardin du Botrain et pour moi: rien. Sachez, que leur habitation se trouve à l'opposé du projet et que cette propriété n'est plus ouverte au public.

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

Salutations distinguées.

Etabli à Mur de Bretagne le 08 février 2016

Mr et Mme Gilles Yégo
Curlan
22530 Mur de Bretagne

IST-Dnoi-AB-A043

REÇU LE
10 FEV. 2016
DREAL/IST

Objet : RN 164 Mur de Bretagne

à

DRÉAL
Service IST

Mesdames, Messieurs,

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

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

Lors du départ en retraite de mes parents, j'ai abandonné la production laitière pour me consacrer à la culture et l'élevage de porcs. (80 truies naisseur-engraisseur)

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

Pourquoi ce projet m'inquiète ?

- La proximité de ces voies par rapport à

[illegible]

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

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

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

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

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

La coupure du village de Curlan, Kerboti avec l'agglomération mirroise, une desserte compliquée en direction de Mûr, particulièremen pour le tracé mixte.

Le tracé nord, pour nous et beaucoup de Mûrois, nous parait logique ; c'est la ligne droite, plus court et moins onéreuse.
Quatre millions d'euros, ce gain permettrait la réalisation d'un demi échangeur tant demander par Caurel pour son développement touristique. C'est celui qui impact le moins d'habitations.

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

de mise à 2X2 voies de la RN164,
deux tracés étaient en compétition : un nord et un sur place. Personne ne pouvait l'ignorer à Curlan....

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

le 09 février 2016

G. Jégo

Monsieur Marcel Boult
Lotissement du Bocit-Bido
22530 Mur de Bretagne

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

Le 9 février 2016

Messieurs,

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

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

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

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

Marcel Boult

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

à

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

Mesdames, Messieurs,

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

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

Courrier riverains: 13 feuilles contenant 65 signatures

Courrier citoyens mûrois: 42 feuilles contenant 442 signatures

Bonne réception

Fait à Mur de Bretagne le 10 février 2016

Copie transmise à:

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

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

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

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

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

La sécrétaire de séance désignée a été Madame Marylise LEAUTE.

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

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

DELIBERATIONS

1) Un choix de tracé:
L'assemblée se prononce à l'unanimité à main levée pour le choix du projet nord pour les raisons suivantes:
-Tracé en ligne droite plus court et coût réduit.
-Pénalise le moins les mûrois et les usagés
-Meilleur rentabilité économique dans le temps.
-Consomme moins de terres agricoles par rapport aux autres projets, compte tenu des délaissés.
-Bonne desserte de la zone de Guergadic, bel effet vitrine sur toute sa longeur et permet son développement.

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

M Ā ML D.P.

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

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

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

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

Le Président	La sécrétaire	Le Vice-Président

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Mardi 09 février 2015

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
6)		
- GOURIO Thérèse 44 rue du Port Mûr de Bretagne	Retraitée	Mme Gourio
- BERTRAND Laurent 20 Rue du Port MUR -	TAXI	
- Rivalan Jacques. 9 Cité pt Lontanne Mur de Bretagne.	Buraliste magasinier.	
- Guerveno. Erwan 45 Rue de l'argout Mûr de Bretagne	agent territorial	
- PLANTE Paul Poulhibet 22530 Mur de Bretagne	Elève gendarme	
- COER Franck Rue du Hentrèze Mûr de Bretagne	Agent territorial	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 1er février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Rubeau Jeannine 39, Rue de Pontivy	retraitée	Rubeau
Le Coeq Anna Rue de Pontivy	retraitée	Le Coeq
Le Faou Paul rue de Pontivy	retraité	Le Faou
Mme Daigremont Marie 17 Rue du Henhoze	Retraitée.	
Mr Rayon Didier rue du Henhoze. Mur de Bretagne	retraité	
DUBUISSON Rue du lac		
DUBUISSON Rue du lac	Retraité	
LE BIHAN Jean	Retraité	
LE BIHAN Marie Rue du Lac	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 1er février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Cam Marie N. Rue St Suzanne	S.P.	
Bizjou Samuel	Menuisier	
Marianne Bizjou 8 Rue de Pontivy Mûr de Bretagne	serveuse	M. Bizjou
Vanthourout Claude	retraité	
Vanthourout Monique 16 Rue de Pontivy	retraitée	
Donnio Francis rue de Pontivy	retraité	Donnio
Donnio Anne rue de Pontivy	retraitée	Donnio
Perzo Robert 22 Rue de Pontivy	Retraité	Perzo
Le Rouzo Fabien 35 Rue de pontivy	Retraité	L Rouzo
Le Rouzo Susanne 35 Rue de Pontivy	Retraitée	S Rouzo
Loinguer Veronique 12 rue Bellevue	AVS.	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
18)		
Le Gall Robert Rue du Pont de fer	retraité	Le Gall R
Le Gall Christine Rue du Pont de fer	retraitée	Le Gall Christine
Le Guerier Yvette Rue de Gontiny	retraitée	Le Guerier
MORVAN Ernest 2 rue des Hortensias	Retraité	
Carimalo Maurice	Retraité	
Carimalo Isabel. Rue du St Yved.	Agent sociale.	
Ancelle Madine Rue Belleou	Salariée Aide	Ancelle
TALHOUARN Dominique	Retraité	Talhouarn
JOHANS et FISH Rue Belleou	Retraité	
LE GUERHIER Eliane	retraitée	
LE GUERHIER Pierre	retraité	
Rue de Belleoue Mur	retraité	Pedrono
Pedrono Antoinette	retraitée	
Pedrono Robert	retraité	
Rue Belleoue Mur de Bgne		
ANDRE Nelly Rue Belleoue Mur De Bgne	Salariée	
PERON Dominique	Professeur de chant Médical	
Peron Yolande		
Rue de Belleoue. Mur de Bretagne		
AVRIL Loïc. Mur rue du Lac	Retraité	
AVRIL Germaine Mur	Retraitée	AVRIL

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Le Lacq Jean. 86 RUE. DU LAC	CARRISTE	
LE POTTIER Marie. Thérèse	retraités	
LE POTTIER Leon 33 rue du lac		
LE BRIS Françoise 3 Cité Ste Suzanne Mur de Bretagne.	Cuisinière	
Eudo. Louis Rue du Lac	Retraités R.	
Eudo. Marie France Rue du Lac.		
Louesdon Danièle. 40 Rue du Lac.	retraitée	
Louesdon Marcel 40 rue du lac	Retraité	
LEBRIS Gilbert 31 Rue du Lac	Retraité	
LE BRIS Yolande 31 rue du Lac	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
17		
LE POMMELLEC Pierre	retraité	
LE POMMELLEC Christiane	rétraitée	Le Pommelec
LA VILLE-JEAN MÛR		
PRONO Patricia Rue des Pins	Assistante RH	
DESWAERTE Chantal Rue de l'argoat - Mur	retraitée	
DESWAERTE Alain Rue de l'argoat	retraité	
Hureau Laure Rue de l'argoat	Employée	
Naud Danielle 33 rue de l'argoat	auto entrepreneur	
DRONEAU CHRISTIAN 3 Sm de l'ARGOAT	Retraité	
DRONEAU MARIE-HELENE Rue de l'argoat		Droneau
Guitto Jean Yves rue de l'argoat	retraité	
Marais Germaine rue de l'argoat	Retraité	
J. Jacques Didier Rue de l'argoat	SA la Rive	
BERTHELOT Daniel Rue de l'argoat	Retraité	
AGRELL ELAINE Rue de l'argoat	RETRAITE	Agrell
CHEREZ EUGENE Rue de l'argoat	Retraité	
Hudo Simone Rue de l'argoat	Retraité	Hudo
M Leauté Janine Rue de l'argoat	retraite	M Leauté

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
- OULHACI Nabil 16, rue bellevue 22530 Mûr.	Maçon	
- OULHACI Benjamin Rue de Bellevue	Retraité	
- OULHACI DANIELE Rue de Bellevue	employée agro-alimentaire	
SAINTEN Diana	Secrétaire Méd.	
- LE GENDRE Michèle (Mûr)	Assistante maternelle	
- LE GENDRE Olivier (Mûr de Bp)	chauffeur routier	
- Jauer Julien Pont Quemer Mûr.	Plombier	
- Tégo Aurélie	Chauffeur routier	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
6)		
Le Rallu Marcel la Roche	Retraité	
VISDELOUP Henri (Mur)	Retraité	
VISDELOUP M.Noëlle (Mur)	Retraitée	
OLLIVIER Guy Rue de la Gare	Commerçant	
Sentive Josette Rue du Collège - MUR)	Retraitée	
Mme Bordonnet MUR.	Retraitée	
[redacted]	[redacted]	[redacted]

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
9)		
Julien Eric 11. Rue ernest le Barzic Mur de Bretagne	Chauffeur Routier	
Julien Sandra Rue ernest le Barzic Mur de Bretagne	Aide Menagère	Julien
Julien Thérèse Rue ernest le Barzic Mur de Bretagne	Retraité	Julien
Deu Luc 9, Rue ERNEST LE BARZIC MUR de BRETAGNE	OUVRIER d'USINE	
Deu Romain 9, Rue ERNEST LE BARZIC MUR de BRETAGNE	Lycéen	
SEIFERT DOMINIQUE 5 RUE ERNEST LE BARZIC MUR DE BRETAGNE	RETRAITE	D. Seiffert
MONTOIS MONIQUE 31 RUE HENTREZE MUR DE BRETAGNE	RETRAITE	Montois
Gernigon Elenan 8 Rue de la Fontaine 22530 MUR	cuisinier	
Julien Marion 8 Rue de la Fontaine	Aide Soignante	Julien

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Mardi 09 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
6)		
2) M. Mme LE GRANO Y Robert Kerbenie	Retraités	
- Mr Keen Kemel	Retraite	
- Valerie Keen Kemel	"	
- CORBEL Sandrine	Commerçante	
- Mr MABÉ Pierre-Yves Kerwos	Salarié	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Samedi 06 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
15)		
- JUZLIEN Catherine	secrétaire retraite	
- LE HELLEY René cité de Kerroucil-Mûr		RH
- VALY Martine cité de Kerroucil. Mur.	femme de ménage	Valy
- Valy Erwan	Boucha	
- Valy Olivier cité de Kerroucil Mur	chauffeur poid lourd	
- Lucas Julien Kervos	Plombier électricien.	
- LAUNAY ALISON KERVOS.	ELS.	
		Mardi 09 février 2016
- Hem Collo Remy	Retraité	
- Domalain Monique	EPHAD.	
- DENARNAUD Christian	Retraité	
- Demorise Sylvain Trevesean	Étudiant	Demorise
- Poole NIGEL Keriel	RETRAIT	
- Ouzy Mickaël Keriel	Boucher	
- Souvenet Christelle	Employée de collectivité	
- nicolas. sylvie Keriel	A.V.S.	Se. nicolas

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Dimanche 7 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
9)		
- Audierne Patricia 7 Rue du Rohello Mûr	infirmières	
- Audierne JPierre 7 Rue du Rohello Mûr	Agent technique	
- Audierne Pauline 7 Rue du Rohello Mur	Agent d'escale	
- Audierne Kevin 7 Rue du Rohello Mur	Etudiant	Audierne
- Delille Gérard 5 rue du Rohello - Mur	Retraité	
- Delille Claudette 5 rue du Rohello - Mur	Sans Prof.	
		Mardi 09 février 2016
- BOSSE Gilbert Quénécan VMR du Bretagne	Retraité	
- NICOLAS Philippe Mur de Bretagne	Employé	
- Zoughdani Adéloïde et Steven - Tacheno - Mûr de Bretagne	Aide-Soignante Frigoriste	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Mardi 09 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
6)		
1 LE GUEN Matthieu 32 Bis Rue du Hameau Mur de Bretagne	Opticien	
2 Coër Andree 4 Rue des Ardoisiers. Mur de Bretagne	ATSEM	Coër.
3 COËR Michel 4 Rue des Ardoisiers Mur de Bretagne.	Retraité	Coër
4 SAVEAN Elisabeth 6 côte de la roche 22530 Mur de Bretagne	Secrétaire	
5 Tromon Michelle Kériel 22530 Mur de Bretagne	Caviste/ préparatrice de commande	
6 Guevel Jimmy Kériel 22530 Mur-De-Bretagne	étudiant	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
7)		
- LE Moine Aurelie 1 Allée du fou de Bassan 22960 Plédran	livreur à Mur de Bretagne.	
- Tanguy Stéphane 1 Allée du fou de Bassan 22960 Plédran	ouvrier à Mur de Bretagne	
- Le Moine Camille Rue Jean Bart 22600 Loudéac	courtier en Assurance à Alliance Mûr de Bretagne	
- Brard Angelique Joli Coeur Noyal Pontivy	Employée à Mûr de Bretagne	
- Stephan Clément 15 cité Sainte Suzanne	habitant de Mûr de Bretagne.	
- CONNAN François 22460 Merléac	employé à Mur de Bretagne	
- LE FUR RACHELLE CROIX ER LOTIN - 46 RUE DE LA RESISTANCE 22530 MÛR-DE-BZH	EMPLOYEE ET HABITANTE DE MÛR-DE-BZH	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
11)		
Mme RAULT Claudine / M. CRUGEON Bernard 14 Rue de Quénéscan Mur de Bretagne 22530	Retraités	Crugeon Rault
LE FLOCH Myriam 4 rue de la Traversière Mur de Bretagne	Assistante Maternelle	
LE MERCIER Stéphanie 11 rue de la traversière - MUR DE BRETAGNE	Secrétaire de mairie	
Paul LE POMMELLEC 20 rue Belleuse Mur-	Retraité	
Marquer Sylvie Rue la Traversière Mur	Sans Emploi	Marquer
le Helley Isabelle Rue de la Traversière	Aide à domicile	Le Helley
Le Fur Michel 22 rue de la traversière	Artisan	
BOYER ARNAUD 21, Rue de la traversière.	chef de chantier.	
Hengé Brigitte 10 rue des pommiers	Congés parental	Hengé
Hengé Mickaël 10 Rue des pommiers	Salarié	Hengé

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
151		
- HERVO Gérard . Rue de Brat.	Retraité	
- HERVO Ghislaine " "	"	
- Quérécan Michelle } Rue de la Villeneuve	Retraitée	
- Quérécan Raymond } Rue de la Villeneuve	Retraité	
- HUBY Gilles } rue des Ecoles	ouvrier	
- BOUILLONNAIS Guillaume } La Villeneuve	INTERMITTENT	
- Flamenic Laurette } La Villeneuve	Salariée	
- Paven M. France } Rue des écoles	retraitée	
- PAVEN Jacques } Rue des écoles	retraité	
- Boterel Denise 17 rue des Ecoles	retraitée	
- THOMAS Christelle Rue des Ecoles.		
- Robert Delmas Rue de Quéréan	Retraité	
Mme Péobrat Rue de Quéréan	Retraite	
- Blanchard Magali } Rue de Quéréan	Salariée	
- BLANCHARD SÉRÉNY } Rue de Quéréan	SALARIÉ	
- Mme Cail Madeleine Rue Ernest le Bouzec	Retraitée	Mme Cail

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
9)		
LE BRETON Alain 12. Rue Michelle le BRUN Mur	Retraité	Le Breton
LE BRETON Gisèle 12. Rue Michelle le BRUN MUR	Retraitée	Le Breton
Le Borgne Guy et ~~Nicole~~ 11 rue des écoles Mur	Retraités	L Borgne
Le Borgne Nicole 11 Rue des écoles Mur	Retraité	Le Borgne
Bégnic Emmanuelle 17 Rue de la villeneuve Mur	Aide-soignante	Bégnic
Le Nagard Arnaud 17 rue de la Villeneuve Mur de Bretagne	Menuisier	Le Nagard
Tyvevés Solène 11 Bis Rue de la Villeneuve 22530 Mur de Bretagne	Employée communale	
Madame HAREL Sylviane 7 Rue de la Villeneuve 22530 Mur de Bretagne	retraitée	Harel

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1)		
2) Mr Mme Le Roux Robert 52 rue de la Resistance 22530 Mur de Bretagne	Retraités	
2) Mr Mme Pierre DAVID 59 rue de l'Argoat 22530 MUR-DE-BRETAGNE	retraités	
Mme GUERVENO Christelle rue de l'argoat	Hotesse d'accueil	
Mme GALLERNE Evelyne 39 R. Ste Suzanne Mur	Retraitée	
Mr GALLERNE Michel 39 R. St Suzanne Mur	Retraité	
Mme GRESOMARCH Nicole 14 cité Pors Gostad-Mur.	Retraitée	
Meuric Jean claude 6 Cité Pors-gostad	Retraité	
Mme Meuric Simone 6 cite Pors gostad	Retraitée	
JEGO Solange 12 Cité Pors Gostat 22530 MUR DE BRETAGNE	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
10) - Gaugette Marylise 1 cité Pors-Gostad 22530 Mur-de-Bretagne	retraitée	Gaugette
-2) FIAUT D et M.D. 20. Cité Pors gostat 22530 Mur de Bretagne	retraités	Fiaut
-2) JEGOU J-Y et M.A. 19. Cité Pors gostad 22530 Mûr de Bretagne	retraités	Jegou
- Le GLOANNEC Daniele 15, Cité Pors. Gostat 22530 Mur de Bretagne	Retraitée	Jeffloannec
- PÉHO Michelle 17, Cité Pors. Gostat 22530 Mur de Bretagne	Retraitée	Pého
- HIDRIO STEPHANE 5 place de l'église Mûr de Bretagne	Salarié	Hidrio
- Le Bodic Jean Charles Cité Pors. Gostat	retraité	Le Bodic
- LE BODIC ANNEMARIE Cité Pors. Goastat	retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Le Bourse Chrme 2 Pette 2 Cité de Kerrouail	Retraitée Mûr de Bretagne	Ch. Le Bourse
Mr KRUPENNICK Jean 2, Cité de Kerrouail	Retraité MÛR de B	
Mme BOUROUARD Jeanne	Retraitée MUR	Bourouard
Bourouard Jean Yves	Retraité Mur	
THEPOT Norbert / THEPOT Armande — Kerrouail	Retraité Mûr / Assistante Maternel	Thepot / C Thépot
Le Pauls Yannick Cité Kerrouail	Retraité	Le Pauls
Le Goff Rolande Cité Kerrouail	Retraitée	Le Goff
Le Donmat Hélène Kerrouail	Retraitée	Le Donmat
LE GOFF François	Retraité	
CADOUX Michel — Cité Kerrouail	Retraité	
CADOUX Éric	Retraité	Cadoux
Chaumet Jacky — Cité Kerrouail	Retraité	
Chaumet Nayse	Retraitée	Chaumet

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 Janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
13)		
- BIGLIETTO Monique 8, Cité Pors Gostat MUR DE BRETAGNE	Retraitée	Biglietto
- le BOUR Anne Yvonne MUR	Aide soignante	
- le Bour Florent. MUR.	agent de maitrise	le bour
- LE BOUR AYMERIC	étudiant	le bour
Coatmellec Annette	retraitée	A Coatmellec
- Perrogee Philippe	Employé commerc.	Perrogee
- JAN Thomas	Couturier.	
- ANDRE CHRISTIANE. Cité Kerrouail	Vendeur prêt à porter	
	→ RETRAITÉ	
- VIDELOT Jean Louis	Retraité	
- VIDELOT Catherine.	Retraitée	
- SCHAEFFER Roger	Retraité	Schaeff
SCHAEFFER Louisette	Retraitée	Schaeffer
- Le Lostec Patrick	Retraité	
- CONNAN Roger Mur	Retraité	R Connan
- Connan Marie Suzanne Mur	Retraitée	Mme Connan

Rue Tribelle Lebrun

Cité Kerrouail

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
13)		
Mme Desreumaux 51 rue de la Vallée	retraitée	Y. Desreumaux
Mme Collin Evelyne 36, Rue de la Vallée	retraitée	E. Collin
Melle Mazzolini 55 rue de la vallée	retraitée	Mazzolini
Le Clair Marcel la Roche	retraité	Le Clair
Le Clair Gilberte	retraitée	Le Clair
CHEVANCE Renée LA Roche	retraitée	Chevance
ALLANO Annick Rue de la Vallée	Retraitée	
LE RALLE MARCEL LOU DI LA ROCHE	Retraité	Le Ralle
LE GOFF JY	Transport	
LE GOFF Magali	Fonctionnaire	
CADORET Gael	Chargé de mission	
QUÉRARD Cécile	adjointe administrative	
QUERARD Daniel	Retraité	

Rue de la Vallée

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
19)		
- RIVALLAN LUCIEN rue des Payelons	RETRAITE	
- Bécher André 7 Rue Neuve 22530	retraité	
- BEDIER Stéphane Rue Neuve	Salarié	
- SALAUN Christine RUE NEUVE	Fonctionnaire	
- Gourcin Alison RUE NEUVE	Salarié	
- Squillo Yves Rue neuve	Retraité	
- SAVEAN Enclot. de la Roche	Artisan	
- LE FLOHIC Patrice RUE NEUVE	Retraité	
- LE CORRE Eliane rue de la vallée	Retraitée	
- LE BAIL Anne France	Fonctionnaire	
- Hélard Monique Rue du Bois	Retraitée	
- Hélard Daniel	Retraité	
- Le Lay Gilbert Rue du Bois	Retraité	
- A. Cunl Rue du Bois	Retraité	
- Desvé Rue de la Vallée	Retraité	
- DESCHAMPS Régine Mme.	Salarié	
- RINGOT Didier Mme.	Agent de Service	
- JEGOUIC Katell Rue	Infirmière	
- JEGOUIC Bertrand Chateaubriand	Artisan	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
(1)		
LE COQ Gilbert Mûr de Bretagne	Retraité	
Le Coq Odette Mûr de Bretagne	Retraitée	
ROBIC Marie-RENEE Mûr Rue de la Résistance	Retraitée	
Hellion Mari Thérèse	Retraite	
Hellion Victor	Retraité	
Lotissement la Roche		
GAILLARD Jean Claude	Retraité	
GAILLARD Michèle lotissement la Roche	Retraitée	
GALLERNE Yves lot La Roche	Retraité	
Gallerne Marguerite lot La Roche	Retraitée	
Jouan Françoise lot La Roche	Retraitée	
Burlot Louis Rue de la Vallée	Retraité	
Burlot Hélène	Retraitée	
PAJOT Evelyne	Retraitée	
PAJOT Jean-Jacques		Retraité

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
97		
Bosher Guénaëlle 1, Rue J. Baptiste Corot Mur de Bretagne	Retraitée	Bosher
Le Bris Bernard Cité Ste Suzanne Mur de Bretagne	Dessinateur	
Seiandou Michel Cité Ste Suzanne Mur de Bretagne	Technicien eau	
Gautier Gilbert retraité cité Ste Suzanne	retraité	Gautier
Gautier Colette cité Ste Suzanne	Retraitée	Gautier
Boscher Yannick 1 rue J.B Corot Mur	Retraité	
LE COENT Nelly 3 rue J.B. Corot	Demande d'emploi	Le Coent
Mengay Anne-Françoise 1 rue Jean Baptiste Corot	retraitée	Anne Mengay
Mengay Michel " " "	retraité	Mengay

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait à 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
12)		
Paulette Le Roux. 9 rue J.B Corot - Mur	Retraitée	
FERRANDIS. MTH FAVANIC	Retraitée	
JAN JOEL 18 IMP FAVANIC	ELECTRICIEN	
BRUNET Antoine 26 imp de Favanic	Infirmier	
Mr Le CREURER Luc.	Retraité	
Mme Le Creurer Martine FAVANIC	Invalidité	
Mr Le Mercier Sebastien	Comptable	
Mme le Tacon Stéphane Rue des Orangers	Coutrexe de Tacon	
LE BRIS Florent Rue des Ardoisiers	Professeur d'EPS	
Matge Stéphanie 19 rue des ardoisiers 22530 MUR DE BRETAGNE	Infirmière libérale	
Matage Julien 19, Rue des Ardoisiers 22530 Mur de Bretagne	Infirmier	
POTHIER Cynthia [redacted] rue ardoisiers 22530 MUR DE BRETAGNE	Infirmière	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
10)		
LEFEVRE ANITA Rue de la cordouanière	Controleuse de gestion	
BASTIDE Audrey Rue de la cordouanière	Enseignante	
POULAIN Bernard Rue de la cordouanière	Educateur	
JAN Nelly (Rue des Ardoises)	Ambulancière	
LOUVEL Yvonne Rue de la cordouanière	Retraitée	
Byache Vincent } Lot en Suzanne	Automaticien	
Byache Alexia }	Coiffeuse	
Secondeur Georgette Lot en Suzanne	Contrôleuse qualité	
ANDRIEUX ROBERS	employé TP	
QUÉRO YVONNE Rt du Lac	Retraité	
RTE DU LAC		
LE BOUDEC Gérard Rt du Lac	agent logistique	Boudec
LE BOUDEC Jacqueline Rt du Lac	retraitée	
LE ROY Hervé Rt du Lac	Animateur	
Merle Didier Rt du Lac	Technicien	
JESSACER Marie Nelly Rue Suzanne	Asst familiale	
Boscher Lydie Rue du Lac	Vendeuse	
Boscher J.C. "	employé d'usine	
Rousseau Morgan } rue	Contrôle technique	
JAN Christelle } du Lac	Assistante de direction	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 Janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
18)		
Cité Kerouqel		
Bernard Arsène	Retraité	Bernard
Salomon Rémy	Retraité	R Salomon
Salomon Marie Louise	retraitée	Madame Salomon
Rue de la resistance		
CHAMPON Marie Hélène	retraitée	
Champion Roger	Retraité	
Rue de Pontivy		
CHANOINE André	Retraité	
CHANOINE Jeannette Rue de Pontivy	Retraitée	Chanoine
PIERZO René	retraité	
PIERZO Sylvaine Rue de Pontivy	retraitée	
MOWAN Marie Louise	Retraitée	Mowan
Rue de Pontivy CONNAN Yvette	Retraitée	Connan
Poullé José	retraité	
Le Morzadec Gérard	retraité	
Le Morzadec Maryvonne	retraitée	
Le Nagard Marie Suzanne	retraitée	Mme Le Nagard
Le Ralle Armel	retraité	
Le Ralle Remy	retraité	
Le Ralle Marie France	retraitée	Le Ralle

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
2)		
Quiéré Geneviève 6 Rue de la Traversière	Retraitée	
Quiéré Yves 6 Rue de la Traversière	Retraité	
BESSONNEAU Alexandre 32 bis Rue du Hentreze Mur de Bretagne	DRH	
ALLAIN Maxime 43, rue du Hentreze Mur de Bzh	Fromager	
Allain Anaïs 43 rue du Hentreze Mur de Bretagne	Technico Commerciale	
COQUANTIF J.B 39 rue du Hentreze Mur	Retraité	
FLINOIS Yves 30 rue du Hentreze	Retraité	
FLINOIS Brigitte 30 rue du Hentreze	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
(2)		
- M. GUYOMARCH Alain 1a cité Pors Gostad. MUR	Retraité	
- Mr Hervette Lucien	Retraité	Hervette
- Mme Hervette Yvonne 16 cité Pors Gostad	Retraitée	Mme Hervette
- Mr GOURMELEN Fabrice 9 cité Pors Gostad	Agent de maitrise	
- Mme Gourmelen Patricia 9 cité Pors Gostad	ouvrière	
- DEVIN Sylvie 3 rue Michelle le brun	esthéticienne.	
- MACRAIGNE Aurélie 5 rue M. le Brun MUR	enseignante	
- GAUBERT Mickaël 5, rue Michelle Lebrun MUR	entrepreneur de Travaux forestiers	
- Mr JAN Dominique	menuisier	
- Mme JAN Sylvie RUE DU Hentrez	préparatrice de Commandes	
- Mr Fiant Yoann Rue du Hentrez	Commercial	
- Christine Evano Rue du Hentrize	—	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
14) Rue chateaubriand		
Julien et 52 Rue des Ardoisiers	RETRAITE	
Pingon Nolwenn 73 rue des Ardoisiers	Ouvrière agro	Pingon
Denguy Roselyne Rue des ardoisiers	retraitée	
LEFALHER Patrick Rue des ardoisiers	Retraité	Lefalher
Nicolas Léa Rue des Ardoisiers	Retraitée	Nicolas
Avril Lydia Rue des ardoisiers	employée	
M Abdelmoula	RETRAITÉ	M Abdelmoula
G. Shelmerdine Rue des Ardoisiers	Employée	Gshelmerdine
MENGUY EMILE Rue des ardoisiers	Retraité	Menguy
AUFFRET Jean Claude Rue	Retraité	
AUFFRET Monique Rue	"	
Le Gac Florian Rue	Technicien de prod	
DESCHAMPS Anne RUE DE LA RESISTANCE	Assistante Maternelle	
LE BRIS Morgane Rameau des Ardoisiers	Professeur des écoles	Le Bris

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
13)		
- BALDASSINI Pierre - BALDASSINI Virginie - BALDASSINI Léa 35 rue du Hentrèze Mûr de Bretagne	ST MUR CCAS étudiante	Baldassini
- ALLANO Michel 29 Rue du Hentrèze 44UR.	Retraité	
- PIZZANELLA Marcel 13 Rue Hentrèze Mur	Retraité	
- Pizzanella Pascale 13 Rue Hentrèze	Retraitée	
- 2) Moine Guy Marie Suzanne 17 Rue Hentrèze MUR-B.	Retraitée Retraité	Moine
- HATTONGU Nicolas 8, rue du Hentrèze	Enseignant	
- CLOTTES Sandrine 8, rue du Hentrèze	Enseignante	Clottes
- Le Coëdic Maryline 42 le Hentrèze 22530 Mûr de Bretagne	Sans Emploi	Le Coëdic
- Carel Marion 42 rue le hentrèze 22530 Mûr-de-Bretagne	étudiante	Carel
- Carel Brenda 42 Rue le Hentrèze 22530 Mûr de Bretagne	Intérimaire	Carel

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
12)		
Guiard Madeleine 3 Rue du Stivel	Retraité	Guiard
Grillo Francis	Retraité	
Grillo Jeannine 4 Rue du Stivel	Retraité	Grillo
LETINIER Monique	Retraitée	
le Tinier Jean Claude	Facteur	le Tinier
FRABOULET Patrick	retraité	
FRABOULET Thérèse 12 rue des pommiers (Mûr)	agent communal	
LE BRIS Michaël 14 Rue des Pommiers (Mur)	Pêcheur	Le Bris
Raoult Nelly 18 rue des Pommiers Mur	enseignante	
Rasha WARDI-Tupin 47 bis Rue du lac 22530 Mur	Neurologue	
RAULO Dominique 19 rue de Hentrieze	Commerçant	
RAULO Blandine 19 Rue Le Hentrieze	Comptable	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 Janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
12)		
-2) GALLERNE Annick et Yvon 36 Rue du Hentreze	Retraites	
- ALLANO Sylvie 29 Rue du Hentrèze	Secrétaire de Mairie	
- Moy Marie-Luce 21 Rue Hentrèze	ouvrière usine	
- Moy Remy 21 Rue Hentrèze	agent propreté	
- Josse Karine 14 rue hentrèze	agent de production	
- Josse Stéphane 14 rue hentrèze	agent de maîtrise	
- Le Guyader Karine voie du réseau breton	Infirmière	
- LE MAGARD Marie-Annick Le Hentrèze	Retraitée	
- Videlo Marie Rue du Styvel	Aide à Domicile	
- le Coëdic Aurae 9 rue Styvel 22530 nor de Bretagne	Exploitante agricole bio	
- LE MORZADEC Rue du Styvel	Retraité	
- le Cuff Eric 2 Rue du Styvel nor de Bret.	chauffeur	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
11)		
MR LAZAR Mostefa Rue de l'argoat	Retraité	
MME LAZAR Christiane Rue de l'argoat	Retraitée	
GUILLOUX Rolande 26. Rue des Port MUR.	Retraitée	
Guilloux Marcelle 23, Rue de l'Argoat MUR	Retraitée	M Guilloux
STEMPER Patrick 1 Sruc de l'ARGOAT	Retraité	
Mme DUNAND Christiane 1 Sruc de l'ARGOAT	Retraite	
LAURET Joseph 30 impasse Favanic	intérimaire	
Méance Karine Rue de l'argoat	Commune Mur	
Méance Jean-Marc Rue de l'argoat	fonctionnaire	
NÉCHET christiane cité de Kerrouault	Retraitée	Néchet
le Lostec MA cité Kerrouault	Salariée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
- Bigler 1/5 8 Cité Pors gostat Mur	Retraité	
- CLEZIO Lydie 4 cite Porsgostad Mur	Retraitee	
- 2) CORNIQUEL Jean et Yvonne	Assistante maternelle Retraité	
- LE BOUR Jérémy 10, rue Michelle Le Brun	Etudiant	
- Xavier Le Fur 46 rue de la Résistance	Adjoint technique	
- le lay Karine 20, rue du port	Emploi communale	
- FRAboulet Georges 28 Rue du Port	Retraité	
- FRAboulet Tristan 28 Rue du Port.	ouvrier.	
- FRAboulet Maylise 28 Rue du Port.	Sans profession.	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 31 Janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
2)		
Mr Armand Colon de Franciosi	Huissier	
Mme Sylvie Colon de Franciosi, née Murzeau La Roche Mûr	Enseignement Supérieur, Directrice	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Vendredi 5 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Guilloazy, Gilbert rue du Lac à MUR.	retraité	
Guilloazy Sylvie Rue du Lac Mur de Bgne	Assistante de direct°	
Lucas Louis - Mur de Bgne 8 Rue du Lac.	Retraité	Lundi 08 février 2016
LUCAS Suzanne. 8, Rue du Lac. MUR / Bgne	Retraitée	Lundi 8 Février 2016
Galleme Anne Marie Rue du Rohello	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Vendredi 5 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
5		
GOUBELLE PATRICK le COSQUER 22530 MUR de Bretagne	EMPLOYER ce mur de Bretagne	
Boschat Morgane 22530 Mur de BM	employé x habitants Mur de BM	
Lefèvre Florence 22530 Mur de Bretagne	employer et habitante à mur de bretagne	Lefèvre
HIDRIO Stephane MUR	employé à Mur	
JAN Emeline 22530 MUR DE BRETAGNE	employee et habitante de Mur	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
3)		
Lelioux Yvette Mur de Bretagne Rue de la Résistance	retraitee	Le Lieuse
Mocaer Michelle Rte du Lac Mur de Bretagne	retraitée	Mocaer
Le Fur ANDRE Rue de la Traversiere	Retraite.	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

PETITIONS des CITOYENS MURois Opposés au Trace Sud et Mixte

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

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

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

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

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

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

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

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1 DUBOIS Jonathan (Haras de Curlan 22530 Mur de B.)	Pépiniériste	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1 Rivallan François	Retraité	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

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

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

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Lavenant J-Yves Favanic Mur	Chaudronnier	
Cadoret Loïc	Soudeur.	
Lavenant Brigitte Favanic MUR	Agent d'entretien	
Le Boudec Françoise Rue du lac Mur	Second de cuisine	
Lavenant Morgane Favanic Mur	Agent des services hospitaliers	
CANVAROUE CLAUDE LA VILLEHEUVE MUR	MECANICIEN	
HEMONIC PAULINE	ETUDIANTE	
HEMONIC Thierry KERVES MUR	Agent d'entretien	
HEMONIC Corinne	Infirmière	
Lavenant Françoise rue des ardoisiers	Agent Communale	
Guégan André Mur	Retraité	

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

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

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

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

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

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

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

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

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

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
JÉGO GILLES	AGRICULTEUR	
Jégo Annie CURLAN	Retraitée	
Le hir Sylvie CURLAN	Agricultrice	
Le Hir Eric	Agriculteur	
Jégo Colette MUR Propriétaire Curlan	Retraitée	
Joël Jégo Curlan	Coach	
Jégo Louis MUR Propriétaire Curlan	Retraité	
LEBRIS Robert	Retraité	

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

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

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

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

2) Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Dubois Pierre (CURLAN) "anciens Horas de MUR"	Retraité	Dubois
Jallais Jeannine Curlan Anciens Horas.	"	Jallais

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association.

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
LE DROGOFF Yves Pont Quémer	Retraité	
LE DROGOFF Annelle Pont Quémer	Retraitée	
Bouffort Albert Curlan	Retraité	
JEGO MICHEL KERBOTIN	Retraité	
JEGO Noëlla Kerbotin Mur de Bretagne	Retraitée	
Jégo Erwann Kerbotin Mur	Thermicien de maintenance	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD, ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Mme Le Mercier Marie-Thérèse	Retraitée	Mme Le Mercier
Mr Le Mercier Robert curlan	Retraité	
M. VAUGHAN STEVE pour quemer	FABRICANT DES QUOTIDIENS	
Mme VAUGHAN Julia pour quemer	ÉCRIVANT Pont Quemer	
Ollano Hélène Pont Quemer Mur	retraitée	Ollano
Jouan Marthe Pont Quemer Mur	retraitée	
Edy Marie-Thérèse Pont Quemer Mur	retraitée	Edy

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
FRELAUT Annie Curlan MUR DE BRET	Infirmière	
FRELAUT André curlan Mûr de Bretagne	chauffeur, magasinier	
LACROIX GREGORY curlan	mecanicien	
HECAOUET Mélanie curlan Mur	ASEN + Assistante PHC-PM	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores et visuelles, une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros 425m x 1000 camions jour = 425 Km
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
4)		
-2) GUILPAIN GERARD et GUETTE CURLAN MUR de BRETAGNE	RETRAITE	Guilpain Mr Guilpain Guette
-2) PARFUS-GUILPAIN Béatrice Alain. CURLAN 22 MUR de BRETAGNE	Secrétaire Médicale Vendeur	Parfus.

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud ,** un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
LE BRIS Véronique CADELAC 22600 LOUDEAC, ENFANT de LE BRIS Maurice Kerbotin	hotesse de caisse	
LE MAGUET Stéphane, CADELAC 22600 LOUDEAC	Informaticien	
GENDRE LE BRIS MUR	Retraité.	Lebris
Le Bris Maurice KERBOTIN	Retraité	
Guero Louise MUR. CURLAN		Guero

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Galerne Sylvie Pont Quémer	Employée de restauration	
EDY jean claude Pont quemer Mur	Retraité	
ALLANO Georg- KEROTEZE	Retraité	
ALLANO MARIE JOSETTE KEROTEZE	Retraitée	
BUNLOT GILBERT KEROTEZE	RETRAITE	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quemeur et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
3)		
MACÉ Pascal Le Moulon de la Roche.	Commerçant	
MACE Claisse Le Moulon de la Roche Mur	Commerçante	
MR Bouffort Jean-Yves Kerguinard d'en haut 22930 Mur Bretagne	agriculteur.	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
5) Gilles Léauté Kerbonalene 22530 Mur de Bretagne	agriculteur	
Hervé Léauté 23 rue de la Vallée Mur de Bretagne	agriculteur	
2) Serge et Rejane Léauté Coet Drien 22530 Mur de Bretagne	Agriculteur Agriculteur	
Samoyé Armand	agriculteur exploite la ferme de Kévoltèze	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Léauté Marie-Ange Kerbonalene 22530 Mur	Salariée	Léauté
Léauté Mathilde 25 ans Fille de Gilles Léauté	Attachée de Presse	Léauté
Léauté Manon 21 ans Fille de Gilles Léauté	saisonnière	Léauté

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Sebastien Jouan pont Quémer	ouvrier	Jouan
OXFORD Michele Pont Quemer	CUISINIERE	
KEEGAN PONT QUEMER	Platrier	Keegan
LE SOURNE Laurent Curlan Mûr-de-Bretagne	Chauffeur/Livreur Crêperie de Guelédan	
Jego Heminie Curlan Mûr-de-Bretagne	Coiffeuse	Jej
PEDROT Remy St JEAN MUR	Retraités	
BERTHO Marie Odile propriétaires des terres BOUFFORT-GUERGADIC		

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association.

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
7)		
SCIPANO Y MARC KEROTEZE	MUSICIEN	
BEZELY Nathalie Kerotze	CHANTEUSE	
GOURBAUD Julien Kérotèze	Enseignant	
THOMAS Virginie Kerotze	Sans Emploi	
RAULT Yannick (propriétaire à Curlan)	Retraité	
LE DROGOFF Robert (propriétaire Curlan)	agent EQUIPEMENT	
LE DROGOFF Michèle	Retraitée	
LE DROGOFF Lorraine	Demandeuse d'emploi	

Sujet : concertation n164 Mur de Bretagne (complément)
De : "> Olivier Lavenant (par Internet)" <tom-tom_22@hotmail.fr>
Date : 10/02/2016 22:46
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Suite à la réponse de Mr Braguier concernant mon premier message, je tiens a vous faire part de mes réflexions.

Concernant l'augmentation à terme du trafic. Je l'avais bien prise en compte avec l'ancien projet et la réalisation de la 4 voies me permettait justement de faciliter l'accès de l'autre coté de la nationale actuelle. D'ailleurs, je me permets de vous faire remarquer que cette année 2015 a permis de me conforter dans mes choix : les voies d'accès pour les visiteurs de l'ASSEC (venant de l'est) les amenaient tous par le carrefour de Toul-houz, d'où une augmentation très sensible de passage, qui ne m'a pas empêché de traverser une cinquantaine de fois mes 50 vaches, seul avec mon chien. Une simple enquête de voisinage vous le confirmera.

L'emplacement de l'échangeur que je propose peut se situer en limite de la zone humide mentionnée, sans la toucher plus (vu que celle située sous le coté est de l'échangeur est déjà entièrement détruite). il aurait pour mérite de réduire la longueur des voies secondaires nouvelles adjacentes. mais il profiterait, d'après mes observations, moins de la topographie du lieu. défaut vite contourné car le dossier mentionne un surplus de déblai sur le projet.

Le passage souterrain du GR 34 que vous me proposez de déplacer, sans promesse, allongerait certes moins le chemin, mais déboucherait sur une partie excentrée de mes terres. Ces mêmes parcelles touchant l'exploitation de Mme Rault, qui pourrait bien les récupérer dans le cadre d'un aménagement foncier, tout à fait indispensable au demeurant.

Je vous remercie l'attention que vous porterez à mon message.

Cordialement.
Olivier et Maud Lavenant

Sujet : pour tracé SUD
De : "> sandrine stephan (par Internet)" <sandrine21.stephan@orange.fr>
Date : 10/02/2016 13:11
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

bonjour,

je souhaite exprimer mon opînion en faveur du tracé sud de la future RN 164 à MUR DE BRETAGNE

Cordialement

Sandrine STEPHAN

MUR DE BRETAGNE 22530

Sujet :
De : "> Valerie LE POTIER (par Internet)" <valerie.le-potier@orange.fr>
Date : 10/02/2016 11:22
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour

Je vous adresse ce mail concernant la 2*2 voies aménagement de Mur de Bretagne, je suis favorable à la variante mixte ou sud car ce sont les tracés

qui seraient les plus favorables à desservir la commune point de vue industrie commerces ou encore tourisme.

Cordialement.

Mme AUDREN Monique Mur de Bretagne

Sujet : Concertation publique complémentaire RN164- avis de Nadine Le Pommellec
De : "> Nadine Le Pommellec (par Internet)" <NADINE.LEPOMMELLEC@LDCOM.COM>
Date : 11/02/2016 21:48
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Messieurs,
Veuillez trouver ci joint mes commentaires sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 à Mûr de Bretagne.
Meilleures salutations
Nadine Le Pommellec

Pièces jointes :

Concertation Publique 10-02-2016.pdf 25,9 Ko

Sujet : Avis sur le projet (RN164)
De : "> Albert GREMY (par Internet)" <associa.nal.164@gmail.com>
Date : 11/02/2016 15:44
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr, benjialbert@neuf.fr

---

Pièces jointes :

Lettre ASSO janvier.odt	27,2 Ko

ASSOCIA.NAL.164
2 COET-PRAT
22530 ST-GUEN

Le 8 février 2016

Sui e ! '# $%uve'"e &$&er # i%$ ' u('i) ue &%* ' "é* e$ #ire +u 2, -#$vier 2016. "e/ * e* (re/ +0ASSOCIA.NAL.164 &e /%$ réu$i/ #fi$ +0e1' ri* er "eur/ #vi/ /ur "e ' r%e +e r#&é/ ré-#&u#'i/é/.

I" /er#i e//e$ ie") ue "2E # ie$$e &%* ' e +e/ i$ve/ i//e* e$ /) u0" # e$3#3é/ 4e1' r% ri# i%$/ ' r%&é+#$! "2e1' u"/i%$ +e/ ' r% rié #ire/ +e "0é' %) ue5' #r "0#* é$#3e* e$ /ur ' "#&e +e "# N164.e ' %ur) u% $e ' #/ * e re ! ' r%i . "2e/' #&e 'i(éré ! P%$ 6 ue* er. ' %ur #* é$#3er $%$ ' #/ +eu1. * #i/ u$ u$i) ue r%$+-' %$.

Cer #i$/. +e/ &%* ' é e$&e/ +u * #7re +28 uvre ' %ur /%'u i%$$er &e /%u9#i . "e/ river#i$/ &%* * e "e/ u i'i/# eur/ : r%uver#ie$ e$ i; re /# i/f#&i%$.

< e * =* e. "# v#ri#$ e &%$ %ur$#$ "# >A < E GUERGA< IC #u Su+. ' er* e r#i é3#"e* e$ +e +e/ /ervir &%re&e* e$ &e e ?%$e.) ui e/ r#' ' e'%$/-"e. u$ (#//i$ +0e* ' '%/ ' %ur "# &%* * u$e +e @AR < E BRETAGNE.

P#r "# v#ri#$ e $%+."e /i e C'e/ D#r+i$/ +u BOTRAINE /er#i &%$/i+ér#("e* e$ +éfi3uré +#$/ /%$ e$/e* ("e ' #r "2e1 r=* e ' r%i* i é +e "# 212 v%e/.@* e < EFAGSSE * 0# f#i ' #r ré&e* * e$ +e /%$ i$+i3$# i%$! "0e$&%$ re +e &e ' r%e N%+ . P%ur "# & er. &e e 8 uvre vé3é #"e é #$ &"#//ée C "u/ (e#u1 -#r+i$/ +0Eur% e ' #r "# EGNHE. N0%u('i%$/ ' #/ /e/ ru&9er/ +e /&9i/ e +u I J III; * e. ' # ri* %$e 9i/ %i) ue. u$i) ue +#$/ "29e1#3%$e. #i$/i) ue "e * e$9ir. /%$ ' ui / e "e * #$%r +u I III; * e. re/ #uré #u I J II; * e /i; &"e.

< #$/ "# v#ri#$ e Su+. "e/ ' r%e / ' er* e r#ie$.+e * %+érer "# (ru #'i é +e/ ' ré-u+i&e/ &#u/é/. e$ "e/ ré' #r i//#$ /ur /e' #3ri&u" eur/. : &%* ' ri/ "0e1' "% # i%$ +e @r e @* e LE < ROGOFF ."e GAEC LE SERGENT e +e $e ' #/ f#ire /u' ' % er ! eu1 /eu"."# +%u("e ' ei$e. e$ eff#K#$ "eur/ erre/ (ie$ &"#//ée/.' ui/ "# +év#"%i/# i%$ +e "eur/ (ie$/ ' er/%$$e"/.#ve& %u/ "e/ +é/#3ré* e$ / &%"# ér#u1./#$/ %u('ier "e/ é$%* e/ &%* ' 'i&# i%$/ +0u i'i/# i%$ +e "eur %u i" +e r#v#i".

L# &%* * u$e +e @AR < E BRETAGNE # f#i ' #r"er +0e""e +ur#$ +e/ * %/. #ve&+eu1 * i"'i%$/ +e vi/i eur/. ' %ur "# vi+#$3e +u "#&+e GUERLE< AN. E/ -i" $é&e/ /#ire +e f#ire re* #r) uer) u0e$ &r&u"#$ /ur "e/ v%e/ Su+. "# vi/i(i'i é /ur @AR < E BRETAGNE /er#i (ie$ ' "u/ v#"%i/#$ e. "0* ' #& é&%$%* i) ue /0e$ fer#i re//e$ ir. "# &%* * u$e +e* eurer#i * %$/ i/%'ée.

N%u/ #v%$/ ' u &%$/ # er.) ue "0e$/e* ("e +e/ & % e$/. &%$&er$é/ ' #r "e ' r%e +e "# 212 v%e/.$2%$ ' #/ %u/ é é i$f%* é/ +e "# &%$&er # i%$ +u 2, -#$vier. +%$. $%#* * e$ +e $%uve#u1 ré/i+e$ /.#: #$ #&) ui/ u$e ' r% rié é #u BOTRAIN e$ A%L +er$ier.

P%ur &%$&"ure. $%u/ * #$ife/ %$/ $%re 9% i'i é #u ' r%e +u r#&é N%+ .e$ r#' ' e"#$) ue "0e/' ri %i3i$e" +u +é/e$&"#ve* e$ +e "# Bre #3$e.e/ 'ié #u +éve'% ' e* e$ é&%$%* i) ue.+%$ "0%u i" #3ri&%'e e/ "e ' ri$&' #" * %eur.

P%ur "0#//%&# i%$.
Le ' ré/i+e$
GRE@G A"(er

Le 10-02-2015.

Mmes Morice Monique et Francine
Coët-Trégo Saint Guen.

Suite à la nouvelle concertation Publique du 27 janvier, à notre avis, la 2x2 voies, projet mixte serait un compromis satisfaisant contre projet Nord. Il respecte les cultures sans défavoriser l'économie de Mûr-de-Bretagne

Morice Mouce

Sujet : Avis,RN164.
De : "> benjaure@neuf.fr (par Internet)" <benjaure@neuf.fr>
Date : 11/02/2016 17:14
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Pièces jointes :

Avis N1640001.pdf	359 Ko

Monique LE CLEZIO
Castelru
22530 SAINT GUEN

DREAL
Direction des Infrastructures
35000 RENNES

Le 12 Février 2016

Concertation pour l'aménagement de la RN 164 - section Caurel/Colmain

Questions, Observations et Avis

Monsieur le Directeur,

Après avoir pris connaissance des documents mis à la disposition du public pour porter un avis sur les 3 variantes proposées, y compris les analyses, les photomontages et les vidéos, mes observations et avis ne porteront pas uniquement sur les impacts sur la commune de Saint Guen, mais sur l'ensemble du parcours dans le cadre d'un intérêt collectif général.

D'abord des questions :

Peut-on évaluer l'impact en termes de nombre de véhicules/jour répartis entre véhicules lourds et légers sur la circulation dans le centre de Saint Guen ou dans la traversée de Mûr de Bretagne. Je pense notamment à la circulation Pontivy – Saint Brieuc ou Zone d'activités de Guergadic vers Saint Brieuc.

Les vidéos et photomontages sont très intéressants pour accompagner la compréhension, pour autant le nom des villages n'étant pas indiqués et les constructions schématiques et surdimensionnées, il est difficile de réaliser l'impact visuel réel depuis les habitations des villages les plus importants : Coët-Prat, Guergadic, Curlan, Pont-Quémer.

Peut-on nous fournir une simulation des hauteurs des remblais vues des fenêtres de plusieurs habitations de ces mêmes villages. En effet les photos et vidéos donnent une vue écrasée des hauteurs réelles.

Des observations :

Le projet d'aménagement de ce tronçon a démarré il y une vingtaine d'années aboutissant à une DUP, rendue caduque. Des impacts humains sur 4 familles dont les habitations ont été acquises se sont révélés extrêmement douloureux. Il n'est pas acceptable que nous fassions revivre à nouveau des moments identiques à des familles des villages de Coët-Prat, mais surtout Curlan (nombre de famille élevé) et Pont-Quémer, il est donc essentiel de trouver des solutions techniques pour éloigner les aménagements, ronds-points ou voies de substitution des propriétés habitées.

Un demi-échangeur pour valoriser le tourisme du site de Beau-Rivage avait été promis, il est important de le prévoir. Comme l'a indiqué Gérard Lahelec, vice-président du Conseil Régional, il s'agira du dernier tronçon qui sera aménagé, il devra aussi contribuer au développement des atouts de ce territoire, tout en assurant la sécurité et la préservation de notre environnement.

Des terrains agricoles ont été acquis pour le projet « DUPé », il serait normal que par solidarité, les espaces acquis par l'Etat qui ne serait pas utilisés pour le nouveau tracé puissent servir de réserve foncière. La plupart de ces exploitations ont été prioritaires pour l'acquisition de parcelles au cours des dernières années, afin de les conforter pour compenser les pertes de surfaces.

Il sera nécessaire de traiter de façon particulière les exploitations agricoles afin de trouver des solutions de poursuite de leur activité dans les meilleures conditions possibles : réorganisation, échanges de parcelles,... afin de limiter les distances d'accès aux parcelles notamment dans les exploitations d'élevage.

Dans un secteur où le sous-sol est fait de schistes ardoisiers, l'architecture d'un certain nombre de bâtiments est caractéristique de la région de Mûr de Bretagne (Patrimoine Lecerf). Une particularité qu'il est nécessaire de préserver.

Avis sur les variantes :

Variante Sud :

Si ce tracé semble satisfaisant pour l'impact sur le village de Coët-Prat, car l'échangeur et la voie de substitution sont déportés vers le sud, plusieurs éléments posent problème : les impacts sur l'environnement (Zone Natura 2000, faune, zones humides..) sur le paysage avec un viaduc de faible hauteur, mais aussi sur le fonctionnement de l'exploitation laitière de Rossuliet. De plus le coût dépasse les objectifs fixés. Il faudrait écarter ce tracé.

Variante Nord :

Ce tracé et les échangeurs se rapprochent du village de Coët-Prat, la voie de substitution se rapproche d'avantage des habitations de ce village ce qui le rend moins intéressant. Par contre il faut reconnaitre son intérêt pour les habitants de Guergadic mais surtout de Curlan et de Pont-Quémer. Le viaduc de 25m est pertinent pour les critères environnementaux liés au passage du Poulancre et de la vallée. Il serait essentiel si ce tracé était retenu, que la voie de substitution entre la vallée de Poulancre et l'échangeur de Toul'Houze se rapproche de la nouvelle voie car les terrains ont été acquis. Cette variante met moins en valeur la zone d'activités et la ville de Mûr de Bretagne. Ce tracé nécessiterait de revoir le positionnement de l'échangeur de Saint Guen et de trouver une solution pour réutiliser les réserves foncières puisqu'il s'appuye une surface moindre des acquisitions faites. Ce tracé est en l'état de la proposition moins intéressant.

Variante mixte :

Pour les raisons évoquées plus haut, ce tracé est plus favorable pour le village de Coët-Prat, son impact concernant les critères environnementaux est à peu près équivalent à la variante Nord pour la traversée de la Poulancre et de la vallée. Ce tracé conviendrait à condition de revoir les ronds-points et voies de substitution au droit de Pont-Quémer car les habitants de Curlan sont impactés de façon importante. Il n'est pas acceptable de couper le village de Curlan par un rond-point et une nouvelle voie qui sera empruntée notamment par les camions allant ou venant de la zone d'activité. La valeur actualisée nette socioéconomique est moins favorable que celle du tracé Nord. A quoi cela est-il dû?

En conclusion, un exercice très complexe vu les nombreux critères et impacts. Un avis un peu plus favorable pour le tracé mixte à condition de trouver un aménagement différent pour limiter l'impact sur les habitants de Curlan, Pont-Quémer et de Guergadic, ainsi qu'une solution pour les exploitations agricoles notamment celle de Monsieur Bouffort.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations respectueuses.

Monique Le Clézio

Sujet :
De : "> stephane jegouic (par Internet)" <stephane.jegouic@hotmail.com>
Date : 12/02/2016 21:08
Pour : "rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

bonjour

nous espérons que le projet aboutira ,le territoire de mur a besoin de cette deviation quelle qu elle soit .les agriculteurs auront suffisement de terre en compensation vu le nombre de personnes qui partiront en retraite.
c est a nos politiques de defendre les intérêts du territoire,si on veut garder un soupcon d economie il faut que les transports soient le plus adaptees donc de belles routes .A partir de la si cette route nous fait decouvrir de beaux paysages ,les touristes s arreteront ,pour cela il faut garder le bocage du peu qu il en reste .
Peu importe le projet que vous choisirez ,on ne peut que subir comme nous le faisons avec boscher volailles avec ces nuisances qu elles soient olfactives ou au niveau du bruit ou la pollution de la riviere .
que ce projet soit constructif mais n oublier personnes ,que notre environnement soit preserve malgré qu il soit deja bien abime

Envoyé depuis Windows Mail

Sujet : mise à 2x2 voies rn 164
De : "> Bertho Stéphane (par Internet)" <stephanebertho@orange.fr>
Date : 12/02/2016 15:55
Pour : rn164-mur-de-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Mon exploitation agricole située à Treffaut 22530 Mur de bretagne et exploitée par EARL Bertho dont je suis le gérant se trouve directement impactée par le projet rn164 pour une surface d'environ 2 hectares. Le projet passe dans une parcelle de 5 hectares actuellement entièrement cultivable. Il en résultera que la parcelle restante d'environ 2.2 hectares au dessus du tracé deviendra incultivable à cause de la pente et d'autre part l'accès à cette parcelle semble assez difficile. La perte de valeur est donc importante.

En février 2015, la SAFER à préempté un bien agricole d'une surface de 4.89 hectares avec bâtiments à 800 mètres de mon exploitation et à 500 mètres de la rn164.

La totalité de ce bien agricole m'intéresse. La préemption de la SAFER a pour objectifs, je cite, notamment, la préservation de l'équilibre des exploitations lorsqu'il est compromis par l'emprise de travaux d'intérêt public.

Avec la SAFER j'ai signé un compromis d'achat pour ce bien en janvier 2015.

Or à ma grande surprise la SAFER, après avoir préempté pour compenser la perte de terres agricoles, serait en train de réatribuer le bien agricole à une autre destination.

Je demande donc par ce courrier, à la DREAL d'intervenir au plus vite, pour que la SAFER respecte les objectifs fixés lors de la préemption, c'est à dire préserver l'équilibre des exploitations impactées par des travaux d'intérêts public.

J'ai signalé cela par téléphone à la DREAL mais pas de réponse concrètes.

Dans le cadre d'expropriation de terre pour des travaux d'intérêts public, l'état doit intervenir pour favoriser l'exproprié à retrouver rapidement une surface permettant de maintenir l'équilibre de l'exploitation, cela est le rôle de la SAFER et de la DREAL.

Une autre solution, si rien ne bouge, serait de faire passer le projet rn164 sur la parcelle préemptée par la SAFER.

Merci de l'intérêt que vous porterez à ce courrier et il n'est jamais trop tard pour agir.

Grémy Catherine,
2 Coet-Prat
ST GUEN

Le 12/02/16

A , DREAL de Bretagne.

Le tracé mixte,est un bon compromis. Il permettrait de mener à bien sa réalisation,dans les meilleurs conditions souhaitables pour la communauté. Mon avis prenant en compte, toutes les informations exposées par Mr Pierre-Alexandre Poivre au court de la réunion du 27 janvier.

Soucieuse,et concernée, par l'accroissement des nuisances sonores,générées par la future 2x2 voies,j'espère que les demandes de protections anti-bruit seront prises en considération.

Bien à vous,

Grémy Catherine.

MISE à 2X2 voies de la RN 164 à MUR de BRETAGNE

Commentaires de Nadine LE POMMELLEC, 107 rue du Président Wilson 92300 LEVALLOIS PERRET. Tel 0663152935

Messieurs,

Je suis proprétaire de la maison d'habitation située dans la forêt à l'ouest de la Ville Jan, au Nord des établissements Satim.

Lors de la première concertation, je vous avais déjà fait remarquer que la Ville Jan ne se voyait proposer aucune option, sauf le choix entre la destruction complète ou des nuisances intolérables.

Pour cette 2ème concertation, sur les 66 pages de présentation du projet, il n'y pas une seule ligne sur la Ville Jan ! Lorsque vous exposez la nouvelle variante mixte, la Ville Jan n'est même pas visible sur les plans de tracés ! Ce n'est qu'en page 65 que l'on peut enfin trouver la Ville Jan sur la carte des bois et terres consommées, mais l'échelle est beaucoup trop grande pour que cette page soit exploitable. Pour les tracés Sud et Nord, aucun travail n'a été effectué pour considérer mes remarques communiquées lors de la 1ère concertation.

En résumé, nous sommes, comme il y a 15 ans, dans un simulacre de concertation. Je vous rappelle que, si le premier projet n'a pas abouti, c'est entre autres parce que j'ai attaqué la DUP devant les tribunaux. Il serait peut-être souhaitable de démarrer une vraie concertation, avec un travail pour l'**ensemble** des riverains concernés.

Par ailleurs, je constate que la variante aménagement sur place est maintenant abandonnée, et que, comme pour la 1ère concertation, la variante Nord a clairement votre préférence.

Je suggère donc pour cette variante Nord et avant que ne démarre l'enquête d'utilité publique, que vous étudiiez la faisabilité des modifications suivantes (qui permettraient d'obtenir un **réel tracé Nord**):

- Passer plus au Nord de Curlan afin de minimiser les nuisances aux riverains
- Déplacer le viaduc du Poulancre vers le Nord
- Passer entre Kermur et Kerguillaume, en décalant vraisemblablement l'échangeur vers l'est
- Et par conséquent passer le plus au Nord possible de la Ville Jan.

J'espère que, cette fois, et compte tenu du budget alloué à l'étude préalable, et des dommages irrémédiables que vous prévoyez de causer, ma proposition ne sera pas rejetée par un retour de mail rapide. Je compte donc sur votre sincère volonté de trouver la meilleure solution pour que ce projet ait une chance d'aboutir. Je vous propose également de vous rencontrer dans vos locaux.

Le 10 février 2016

IST-DMOI-AB-A051

Gaec de Coët-Dirien
M. Léauté Serge
M. Léauté Gilles
M. Léauté Hervé
Mme Léauté Réjane
Coët-Dirien
22530 Mur de Bretagne

REÇU LE
12 FEV. 2016
DREAL/IST

à

DREAL
Service IST
Bâtiment d'Armorique
10 rue Maurice Fabre
35065 Rennes cedex

Mesdames, Messieurs

Déjà touché par le projet initial de la mise à 2x2 voies de la RN 164 sur l'exploitation de Bizidel et sur celle de Botminy nous remarquons que le contournement par le Sud de Curlan nous pénalise à nouveau par l'emprise de terres agricoles sur deux parcelles avec des délaissés.

De plus ce projet de variante sud ou mixte détruit un bâtiment de stockage de céréales pour Triskalia d'une surface de 800 m² pouvant contenir plus de 16000 qx pendant 8 à 9 mois de l'année, s'ajoute à cela une plate forme bétonnée de plus de 100 m² où il y a pour entreposer notre fumier de bovin pendant l'hiver au dessus d'une fosse à lisier couverte d'une capacité de 60 m³ pour récupérer les jus.

Ce site comporte également un silo à maïs d'une surface de 150 m² avec des murs en bouché d'une hauteur de 1m50.

C'est pour cela que les quatre associés du Gaec de Coët Dirien demandent que le passage de la 2x2 voies passe par le nord de Curlan.

Salutations distinguées

Fait à Mur de Bretagne le 10 Fev 2016

Léauté

IST-DNOI-AB-A052

Mr et Mme Léauté Gilles
Kersonalene
22530 Mur de Bretagne

RECU LE
12 FEV. 2016

objet : RN 164 Mur de Bretagne

à

D.R.E.A.L
Service IST
Batiment d'Armorique
10 rue Maurice Fabre
35065 Rennes cedex

Mesdames, Messieurs

Habitant la maison du Calyaire à Kersonalé depuis plus de vingt ans avec toute ma famille, ma femme et mes quatre enfants. Le projet de la mise en 2x2 voies de la RN164 m'a été annoncé courant l'été 2015.

Ce projet mixte est inadmissible pour nous un rond point à moins de 30 m coté sud-est et la future route surélevée de 5 6 metres et à 80 metres de distance coté nord-ouest

Comment peut on imaginer voir un tel projet en face de chez soi

Pour nous le projet nord est beaucoup plus logique et nous protège de toutes les nuissances sonores et polluantes, et je ne vous parle même pas de la dépréciation de mes biens

C'est pourquoi je demande que le projet nord soit retenu.

Salutations distinguées

Fait à Mur de Bretagne le 9 Fev 2016

IST-DMOI-AB-A053

Mr et Mme Jean-Claude Edy

Pont-Quemer

22530 Mur de Bretagne

Objet : RN 164 Mur de Bretagne

A

D.R.E.AL

Service I.S.T

Bâtiment d'Armorique

10, Rue Maurice Fabre

35065 Rennes Cedex.

Mesdames, Messieurs,

Résidant au village de Pont-Quemer, très proche du carrefour RN 164, le projet mixte et sud, nous inquiète, de par la proximité des ouvrages giratoires et des voies en surélévations. Ce projet mixte et sud à nos yeux est loin d'être le meilleur.

Le projet nord présente beaucoup plus d'intérêt, son tracé plus court en ligne droite et son coût moins élevé (Caurel pourrait-il avoir son demi-échangeur) Il préserverait certaines nuisances pour Pont-Quemer, Curlan et Kerbotin en zone d'habitation et de la population muroise.

C'est pourquoi, nous demandons que le projet nord soit retenu.

Recevez, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments distinguer.

Mur de Bretagne, le 09 février 2016

Edy

IST-9MOI-AB-A054

Meur et Mme Michel JEGO
Kerbotin
22530 MUR DE BRETAGNE

Objet: RN 164 Mur de Bretagne

à

D.R.E.A.L
Service I.S.T.
Batiment d'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames,Messieurs,

Habitant depuis de nombreuses années au village de Kerbotin et confronté depuis plus de vingt ans (1994) aux projets de mise en 2x2 voies de la RN 164 avec un tracé nord et un tracé sur place, le nord trop coûteux avait été réjeté et nécessitant la réalisation d'un viaduc(voir ouest-france du 6 juillet 1994)
La solution sur place avait été retenu, sans avoir été jusqu'à l'enquête d'utilité publique pour le secteur de **Curlan.**
Depuis deux ans, le projet est ressorti des cartons avec trois variantes, la variante sur place étant abandonnée.
Cette années, trois variantes sont proposées:
-Les variantes sud et mixte qui inquiètent bon nombre de riverains, compte tenu du profil des voies et de la proximité des habitations.

-Ces deux projets sont inacceptables pour les raisons suivantes:
-Nous craignons de fortes nuisances sonores, visuelles, la pollution et ainsi qu'une forte dépréciation de nos biens sans contre-partie.
-Nous constatons la mauvaise desserte routière pour les usagés allant en direction de Curlan, ZA de Guergadic via l'échangeur du Coët-Prat venant de Mur.
-Nous refusons la coupure avec l'agglomération Mûroise.

-Des exploitations agricoles coupées de leur siège.
-Un hangar de stockage de céréales détruit.
-Pour la zone de Guergadic, un effet vitrine nul par rapport an nord qui offre un panoranique sur l'ensemble , permettant son développement.

Pour la grande majorité des mûrois, l'observation des plans fait mouche en faveur du projet nord.

.

Depuis toujours, le tracé le plus court pour se rendre d'un point à un autre, a été la ligne droite.

Pourquoi choisir un tracé en courbe?

Le tracé nord

- De quatre cent vingt cinq mètres plus court, il assure une meilleur rentabilité économique et va dans le sens des réductions à effet de serre, préconisé dans COP21.
- Moins coûteux de quatre millions d'euros ce qui n'est pas négligable pour les Mûrois et les Caurellois qui ne comprendraient pas ce manque de logique, alors qu'on leur refuse le demi-échangeur pourtant vital pour développer le tourisme, cela pour une question d'argent.
- En terres agricoles, il semblerait que le projet nord, soit moins consommatrice que les autres, notamment le mixtecompte tenu des délaissés.

Quelque soit le projet retenu, les terres agricoles seront coupées et pas toujours de manière avantageuse.

Dans les années à venir, des agriculteurs arrivant à la retraite, sans repreneur, sont supceptibles de libérer des terres, qui pourront compenser de manière avantageuse les pertes liées à ce projet.

Quant à la dépréciation de maisons d'agriculteurs, le préjudice pourra sans doute être pris en compte dans l'indemnisation de leurs terres ce qui ne sera pas le cas pour tout le monde.

Pour notre cas personnel:

, **Le tracé mixte** passe de quarante cinq à cinquante mètres de notre habitation avec un surplomb de six mètres. Il est prévu un giratoire à l'arrière de notre propriété avec une voie de desserte passant au au pignon est.
La tracé sud le même impact devant notre maison
Nous ne pouvons pas accepter de tels projets.
Sera-t-il possible de vivre normalement dans un tel environnement?
Ne devrait t'on pas priviligier les habitations par rapport aux terres?

C'est pourquoi, nous souhaitons que **le tracé nord** soit retenu.

Cette voie rapide desservant le centre Bretagne doit être réussie car c'est une réalisation qui est faite pour durer plusieurs décenies, voir des siècles.

Le tracé nord est celui qui enthousiasme le plus de **Mûrois**. Le projet sud ou mixte impactera plus la population mûroise

Dans l'attente d'une décision juste et apaisante, dans l'intérêt de tous, veuillez Mesdames, Messieurs l'expression de nos sentiments distingués.

Fait à Mur de Bretagne le 5 février 2016

IST-DNOI-AB-A055

Fallais Jeannine
Dubois Pierre
Anciens Haras
Gurlan
22530 Olm de Bretagne

Gurlan le 7/02/2016

REÇU LE
12 FEV. 2016
DREAL/IST

Mesdames, Messieurs ;

Je me permets de vous écrire en tant que citoyen et propriétaire à Olm de Bretagne.
Comme vous le savez, les travaux pour la RN 164 au niveau de "Gurlan et Pont Guémeur" nous posent de gros problèmes en ce qui concerne la variante Sud et surtout la mixte.
En tant que vice président de "l'association RN 164 Olm de Bretagne" et au nom de tous les adhérents ainsi qu'un fort pourcentage de Mûroises et Olmois pour preuve résultat d'une pétition faite en porte à porte, dont vous prendrez connaissance bientôt (dommage qu'il n'y ait pas de référendum, car le pourcentage serait impressionnant).
Je vous demanderai d'opter pour la variante Nord. Pourquoi ? Tout simplement, cette variante pénalise moins l'être humain, les habitations, la nature (tracé droit 425m de moins COP 21).
Vu la circulation sur cette route, ce sont des millions de kilomètres par an de moins que par le sud, de même que l'entretien "épandage, salage", entretien de la route par la suite.
Ce sont 850m de gagnés, ce n'est pas négligeable en cette période de crise !
Maintenant je vais vous parler plus précisément

de ma situation personnelle.

Il y a trente ans, j'ai acheté à la commune de Ploërmel de Bretagne les "Anciens Haras", faisant partie du patrimoine de cette ville. Propriétée que ma femme et moi avons renové de nos propres mains.

A l'heure actuelle avec la variante mixte, on m'offre un rond point et une route à ma porte. Nos enfants, pour lesquels nous avons fait ça, ne profiteront pas de ce travail, car cette bâtisse ne vaudra plus rien, quel gachis!

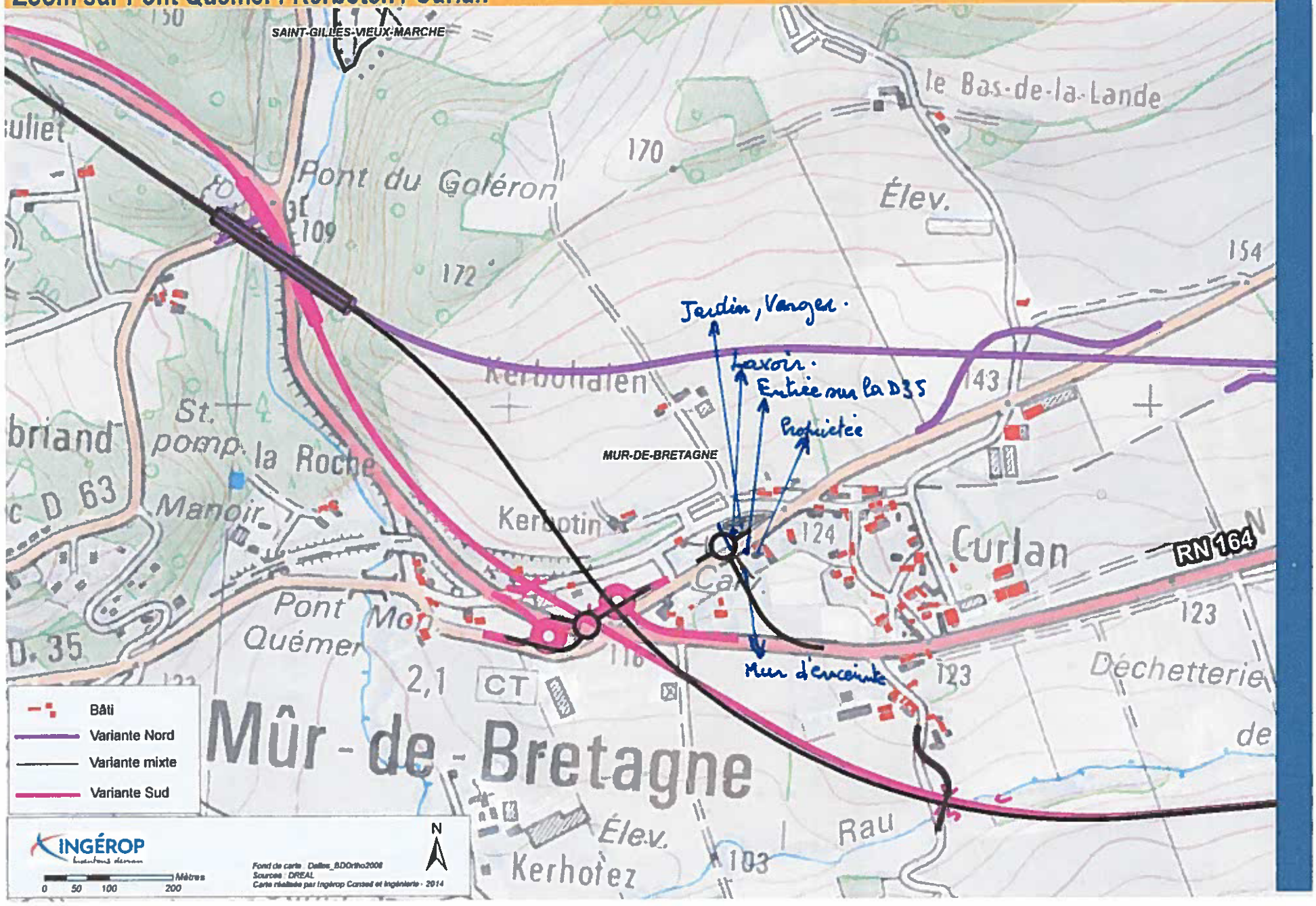
De plus, je pense que cette version n'a pas été bien étudiée, car le rond point sur la D35 se trouve en partie sur mon terrain qui me sert de jardin et de verger où se trouve un lavoir alimenté par trois sources. Qui dit sources, dit zones humides, il y a des lois pour ces zones! Encore une petite anecdote, sur ce rond point, il me faudra pour moi tout seul, une entrée et une sortie privée (sens interdit sauf riverain) puisque actuellement mon entrée et sortie de la D35 est dans le rond point. Si joint un plan vous prouvant cette hallucination.

Merci de prendre connaissance de ce courrier, dans l'espoir que cette RN164 passe au Nord.

Veuillez agréer Mesdames et Messieurs, mes salutations distinguées.

Fabris

Zoom sur Pont Quémer / Kerboten / Curlan



IST-DMOS-AB-A056

Meur Grégory LACROIX
Mme Mélanie HELAOUET
Curlan
22530 Mur de Bretagne

RN 164 MUR DE BRETAGNE

à

D.R.E.A.L.
Service I.S.T.
Bâtiment d'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames,Messieurs,

Nous habitons le village de Curlan avec nos quatre enfants. Nous nous prononcons pour le tracé Nord, celui-ci nous paraît être le meilleur, le moins coûteux et donnera moins de désagréments pour les riverains.

Les variantes Sud et Mixte , nous semble plus contraignantes pour la désserte du village et de la zone de Guergadic. Plusieurs habitations de Curlan, kerbotin seront touchées par les nuisances sonores , visuellles et par la pollution. Notre village se trouvera coupé de l'agglomération mûroise.

Pensez à la tranquillité et à la qualité de vie des riverains.

Salutations distinguées

Mur de Bretagne le 09 février 2016

IST-DMOI-AB-A057

Association RN 164 Mur de Bretagne
Président Mr Michel JEGO
Kerbotin
22530 Mur de Bretagne

RECU LE
12 FEV. 2016
DREAL/IST

à

D.R.E.A.L.
Service I.S.T.
Bâtiment d'Armorique
10,rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames, Messieurs,

Par cette présente, je vous joins la copie du procès verbal de l'assemblée extraordinaire de l'association de défense RN 164 MUR DE BRETAGNE qui a eu lieu le vendredi 05 février 2016.

Je vous transmets les courriers collectifs des mûrois opposés aux tracés sud et mixte avec une préférence pour le projet nord .

Courrier riverains: 13 feuilles contenant 65 signatures

Courrier citoyens mûrois: 42 feuilles contenant 442 signatures

Bonne réception

Fait à Mur de Bretagne le 10 février 2016

Copie transmise à:

-Mr Le Préfet de région
-Mr Le Préfet des Côtes D'Armor
-Mr LAHELLEC vice-président de région
-Mr LE FUR député
- Mr ROSCOUET conseiller départemental
- Mr LE LU maire de Mur de Bretagne

Asssociation RN 164 Mur De Bretagne
Président Mr Michel JEGO
Kerbotin
22530 Mur De Bretagne

Procès verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 05 février 2016

Le 05 février 2016 à 20h30, les membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne se sont réunis au foyer culturel de Mur de Bretagne sur convocation du président Monsieur Michel JEGO .

Il a été dressé une feuille de présence signée par chaque membre entrant en séance. L'état des signatures permet de constater que le quorum est atteint.

La sécrétaire de séance désignée a été Madame Marylise LEAUTE.

L'assemblée est appellée à statuer sur l'ordre du jour suivant:

1) Délibérer sur le choix du tracé suite à la nouvelle concertation RN 164 Mur de Bretagne
2) Missionner le président pour se rapprocher d'un service juridique pour avis si necessaire
3) Demander au président de se tenir informé de l'avancement du projet

DELIBERATIONS

1) Un choix de tracé:
L'assemblée se prononce à l'unanimité à main levée pour le choix du projet nord pour les raisons suivantes:
-Tracé en ligne droite plus court et coût réduit.
-Pénalise le moins les mûrois et les usagés
-Meilleur rentabilité économique dans le temps.
-Consomme moins de terres agricoles par rapport aux autres projets, compte tenu des délaissés.
-Bonne desserte de la zone de Guergadic, bel effet vitrine sur toute sa longeur et permet son développement.

Les raisons contre les tracés sud et mixte:
-Inacceptable pour de nombreux riverains compte tenu du profil des voies et de la proximité des habitations.
-Forte dépréciation des biens
-Exposera un grand nombre de riverains et de mûrois aux nuisances visuelles, sonores et à la pollution .
-Coupure des villages de Curlan et kerbotin par rapport à l'agglomération.
-Mauvaise désserte routière de Curlan, la zone de Guergadic via l'échangeur du Coët-Prat.
-Des exploitations agricoles coupées de leur siège.
-Pour la zone de Guergadic, mauvais effet vitrine par rapport au nord.
- Destruction d'un hangar de stockage de céréales

M Ā ML D.P.

-Voie passant à proximité des bâtiments de Jean-Yves BOUFFORD à Guergadic, rénovation compromise.

2) L'assemblée se prononce à l'unanimité à main levée pour missionner le président à se rapprocher d'une service juridique pour avis

3)L'assemblée se prononce à l'unanimité à main levée pour le président s'informe de l'évolution des projets.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22h30.

Le Président	La sécrétaire	Le Vice-Président

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que les riverains non membre de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
8) JÉGO GILLES CURLAN	AGRICULTEUR	
Jégo Annie CURLAN	Retraitée	
Le Bris Sylvie CURLAN	Agricultrice	
Le Bris Eric	Agriculteur	
Jégo Colette MUR Propriétaire Curlan	Retraitée	
Joël Jégo Curlan	Coach	
Jégo Louis MUR Propriétaire Curlan	Retraité	
LE BRIS Robert	Retraité	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud** , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

2) Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Dubois Pierre (CURLAN) "anciens Haras de MUR"	Retraité	Dubois
Gallais Yeannine Curlan Anciens Haras.	"	Gallais

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association.

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud** , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
LE DROGOFF Pour Quemer	Retraité	
LE DROGOFF Annette Pont Quémer	Retraitée	
Bouffort Albert Curlan	Retraité	
JEGO MICHEL KERBOTIN	Retraité	
JEGO Noëlla Kerbotin Mur de Bretagne	Retraitée	
Jégo Erwann Kerbotin Mur	Technicien de maintenance	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD, ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Mme Le Mercier Marie-Thérèse Curlan	Retraitée	Mme Le Mercier
Mr Le Mercier Robert Curlan	Retraité	
M. VAUGHAN Steve pour quemer	FABRICANT DES GOUTTIERES	
Mme VAUGHAN Julia pour quemer	ÉCRIVANT Pont Quemer	
Bellano Hélène Pont Quemer Mur	retraitée	Bellano
Jouan Marthe Pont Quemer Mur	retraitée	
Edy Marie-Thérèse Pont Quemer Mur	retraitée	Edy

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
FRELAUT Annie Curlan MUR DE BRE	Infirmière	
FRELAUT André curlan Mûr de Bretagne	chauffeur, magasinier	
LACROTA GREGORY curlan	mecanicien	
HECAOUET Mélanie curlan Mur	ASEN + Assistante PME-PMI	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que les riverains non membre de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores et visuelles, une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud ,** un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros 425m x 1000 camions pour = 425 Km
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
4		
-2) GUILPAIN GERARD et GINETTE CURLAN MUR de BRETAGNE	RETRAITE	Guilpain Mr Guilpain J. Ginette
-2) PARFUS-GUILPAIN Béatrice Alain. CURLAN 22 MUR de BRETAGNE	Secrétaire Médicale Vendeur	Parfus.

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud** , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
LE BRIS Véronique CADELAC 22600 LOUDEAC, ENFANT de LE BRIS Maurice Kerbotin	hotesse de caisse	
LE MAGUET Stéphane, CADELAC 22600 LOUDEAC	Informaticien	
GENDRE LE BRIS Le Bris Maurice MUR KERBOTIN	Retraité	Le Bris
Guerio Louise MUR. CURLAN	Retraitée	Guerio

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Galerne Sylvie Pont Quemer	Employée de restauration	
EDY jean claude Pont quemer Mur	Retraité	
ALLANO Georg- KEROTEZE	Retraité	
ALLANO MARIE JOSETTE KEROTEZE	Retraite	
BURLOT GILBERT KEROTEZE	RETRAITE	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quemer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1)		
- MACÉ Pascal Le Moulin de la Roche.	Commerçant	
- MACE Claisse Le Moulin de la Roche Mur	Commerçante	
- Mr Bouffort Jean-yves Kerguinod d'en haut 22530 Mur Bretagne	agriculteur.	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD aussi que les riverains non membre de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud** , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
5)		
Gilles Léauté Kerbodalene 22530 Mur de Bretagne	agriculteur	
Hervé Léauté 2 bis de la Vallée Mur de Bretagne	agriculteur	
Serge et Rejane Léauté Coat Ruen 22530 Mur de Bretagne	Agriculteur Agriculteur	
Sauvage Armand	agriculteur exploite la ferme de Kérotèze	

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que les riverains non membre de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud ,** un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

3) Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
- Léauté Mathilde Kerbonalene 22530 Mur	salariée	Leauté
- Léauté Mathilde 25 ans Fille de Gilles Leauté	Attachée de Presse	Leauté
- Léauté Manon 21 ans Fille de Gilles Leauté	saisonnière	Leauté

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que les riverains non membre de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-La Variante Mixte est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-La Variante Sud , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Sebastien Jouan pont Quémer	ouvrier	
OFFORD Michele Pont Quemer	CUISINIERE	
KEEGAN PONT QUEMER	Platrier	
LE SOURNE Laurent Curlan Mûr-de-Bretagne	Chauffeur/Livreur, Cépeuse de Guelédan	
Jego Heminie Curlan Mûr-de-Bretagne	Coiffeuse	
PEDROT Remy St JEAN MUR	Retraités	
BERTHO Marie Louise		
propriétaires des terres BOUFFORT-GUERGADIC		

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association.

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.

Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.

De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud** , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
7)		
SCIPANOY MARC KEROTEZE	MUSICIEN	
BEZELY Walkalie Kerotze	CHANTEUSE	
GOURBAUD Julien Kérotze	Enseignant	
THOMAS Virginie Kerotze	Sans Emploi	
RAULT Yannick (propriétaire à Curlan)	Retraité	
LE DROGOFF Robert (propriétaire Curlan)	agent EQUIPEMENT	
LE DROGOFF Michèle	Retraitée	
LE DROGOFF Lorraine	Demandeuse d'emploi	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Mardi 09 février 2015

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
- GOURIO Thérèse 44 rue du Port Mûr de Bretagne	Retraitée	
- BERTRAND Laurent 20 Rue du Port MUR -	TAXI	
- Rivalan Jacques. 9 Cité St Christophe Mûr de Bretagne.	Retraité magasinier.	
- Gerveno. Erwan 45 Rue de l'argout Mûr de Bretagne	agent territorial	
- PLANTE Paul Poulhibet 22530 Mur de Bretagne	Elève gendarme	
- COER Franck Rue du Huitrèze Mûr de Bretagne	Agent territorial	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 1er février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Rubeau Jeannine 39, Rue de Pontivy.	retraitée	Rubeau.
Le Cocq Anna Rue de Pontivy	retraitée	Le Cocq
Le Faou Paul rue de Pontivy	retraité	Le Faou
Mme Daigremont Octavie 17 Rue du Henbeze	Retraitée.	
Mr Rayon Didier rue du Henbeze. Mur de Bretagne	retraité	
DUBUISSON Rue du Lac	Retraité	
DUBUISSON Rue du Lac	Retraité	
LE BIHAN Jean	Retraité	
LE BIHAN Marie Rue du Lac	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 1er février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Cam Marie N. Rue St Suzanne	SP	
Bizjou Samuel	Menuisier	
Marianne Bizjou 8 Rue de Pontivy Mûr de Bretagne	serveuse	M. Bizjou
Vanthourout Claude	retraité	
Vanthourout Monique 16 Rue de Pontivy	retraitée	
Donnio François rue de Pontivy	retraité	Donnio
Donnio Anne rue de Pontivy	retraitée	Donnio
Perzo Robert 22 Rue de Pontivy	Retraité	Perzo
Le Pouzo Fabicien 35 Rue de pontivy	Retraité	Le Pouzo
Le Pouzo Suzanne 35 Rue de pontivy	Retraitée	Le Pouzo
Loinguer Veronique 12 rue Bellevue	AVS.	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
18)		
Le Gall Robert Rue du Pont de fer	retraité	Le Gall R
Le Gall Christine Rue du Pont de Fer	retraitée	Le Gall Christine
Le Guerier Yvette Rue de Gontiny	retraitée	Le Guerier
MORVAN Emile 2 rue des Hortensias	retraité	
Carimalo Maurice	Retraité	
Carimalo Isabel. rue du st quod.	Agent sociale	
Ancelle Madine Rue Belleou	Salariée Aricole	Ancelle
TALHOUARN Dominique	Retraité	Talhouarn
JOHANS et FISH Rue Belleou	Retraité	J.C. fish
LE GUERHIER Eliane	retraitée	
LE GUERHIER Pierre	retraité	
Rue de Bellevue Mur	retraité	
Padrozo Antoinette	retraitée	Padrozo
Padrozo Robert	retraité	
Rue Bellevue ellen de Bque		
ANDRE Nelly Rue Bellevue Mur De Bque	salariée	
PERON Dominique	Professeur de lycée Médich	
Peron Yolande		
Rue de Bellevue. Mur de Bretagne		
AVRIL Loïc Mur rue du Lac	Retraité	
AVRIL Germaine Mur	Retraitée	AVRIL

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
- Le Coq Jean. 86 RUE. DU LAC	CARRISTE	
- LE POTTIER Marie-Thérèse	retraités	
- LE POTTIER Leon 33 rue du lac		
- LE BRIS Françoise 3 Lité Ste Suzanne Mur de Bretagne.	Cuisinière	
- Eudo. Louis Rue du lac	Retraités R.	
- Eudo. Marie France Rue du Lac.		
- Louesdon Danièle. 40 Rue du Lac.	retraitée	
- Louesdon Marcel 40 rue du lac	Retraité	
- LEBRIS Gilbert 31 Rue du Lac	Retraité	
- LE BRIS Yolande 31 rue du Lac	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
LE POMMELLEC Pierre	retraité	
LE POMMELLEC Christiane	rétraitée	
LA VILLE-JEAN MUR		
PRONO Patricia Rue des Pins	Assistante RH	
DESWAERTE Chantal Rue de l'argoat - Mur	retraitée	
DESWAERTE Alain Rue de l'argoat	retraité	
Huregan Laure Rue de l'argoat	Employée	
David Danielle 33 rue de l'argoat	auto entrepreneur	
DRONEAU CHRISTIAN 35 rue de l'ARGOAT	Retraité	
DRONEAU MARIE-HELENE Rue de l'argoat	retraité	
Guitton Jean Yves rue de l'argoat	Retraité	
Marais Germaine rue de l'argoat	SA la Rivière	
J. [illegible] Rue de l'argoat	Retraité	
BERTHELOT Daniel Rue de l'argoat	RETRAITE	
AGRELL ELAINE Rue de l'argoat	Retraitée	
CHEREZ EUGENE Rue de l'argoat	Retraité	
Hudo Simone Rue de l'argoat	Retraitée	
Lecuit Janine Rue de l'argoat	retraite	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
7)		
- OULHACI Nabil 16, rue bellevue 22530 Mûr.	Maçon	
- OULHACI Benjamin Rue de Bellevue	Retraité	
- OULHACI DANIELE Rue de Bellevue	employée agro-alimentaire	
SAINTENY Diana	Secrétaire Red.	
- LE GENDRE Michèle (Mûr)	Assistante maternelle	
- LE GENDRE Olivier (Mûr de Bg.)	chauffeur routier	
- Jauar Julien Pont Guerlinen Mûr	Plombier	
- Tégg Aurélie	Chauffeur routier	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
6)		
Le Ralle Marcel la Roche	Retraité	[illegible]
VISDELOUP Henri (Mur)	Retraité	[illegible]
VISDELOUP R. Noëlle (Mur)	Retraitée	[illegible]
OLLIVIER Guy MUR Rue de la Gare	Commerçant	[illegible]
Lentive Josette Rue du Collège - MUR	Retraite	[illegible]
Mme Bordonné - MUR.	Retraitée	[illegible]
[redacted]	[redacted]	[redacted]

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
9)		
Julien Eric 11 Rue ernest le Barzic Mur de Bretagne	chauffeur routier	
Julien Sandra Rue ernest le Barzic Mur de Bretagne	Aide ménagère	Julien
Julien Therese Rue ernest le Barzic Mur de Bretagne	Retraité	Julien
Deu Luc 9, Rue ERNEST LE BARZIC MUR de BRETAGNE	OUVRIER d'usine	
Deu Romain 9, Rue ERNEST LE BARZIC MUR de BRETAGNE	Lycéen	
SEIFERT DOMINIQUE 5 RUE ERNEST LE BARZIC MUR DE BRETAGNE	RETRAITE	D. Seiffert
MONTOIS MONIQUE 31 RUE HENTREZE MUR DE BRETAGNE	RETRAITE	Montois
Gernigon Elenan 8 Rue de la Fontaine 22530 MUR	cuisinier	
Julien Marion 8 Rue de la Fontaine	Aide Soignante	Julien

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Mardi 09 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
6)		
2) M. Mme LE GRANDNY Robert Kerbenie	Retraités	
- Mot Keen Kerel	Retraite	
- Valerie Keen Kerel	"	
- CORBEL Sandrine	Commerçante	
- Mr MALLÉ Pierre-Yves Kerwos	Salarié	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Samedi 06 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
15)		
- JULLIEN Catherine	secrétaire retraite	
- LE HELLEY René cité de Kerroucil-Mur		
- VALY Martine cité de Kerroucil. Mur.	femme de ménage	Valy
- Valy Erwan	Boucha	
- Valy Olivier cité de Kerroucil Mur	chauffeur poid lourd	
- Lucas Julien Kervos	Plombier électricien.	
- LAUNAY ALISON KERVOS	ELS.	
		Mardi 09 février 2016
- [illegible] Callac Rémy	Retraité	
- Domalain Monique	Ephad.	
- DESNARNAUD Christian Kervéfan.	Retraité	
- Demorise Sylvain Trevescan	Étudiant	Demorise
- Poole NIGEL Kerel	RETRAIT	
- Ovry Mickaël Kerel	Boucher	
- Souvenet Christelle	Employée de collectivité	
- Nicolas. Sylvie Kerel	A.V.S.	Nicolas

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Dimanche 7 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
9)		
- Audierne Patricia 7 Rue du Rohello Mur	infirmieres	
- Audierne J Pierre 7 Rue du Rohello Mur	Agent technique	
- Audierne Paulette 7 Rue du Rohello Mur	Agent d'escale	
- Audierne Kevin 7 Rue du Rohello Mur	Etudiant	Audierne
- Delille Gérard 5 rue du Rohello. Mur	Retraité	
- Delille Claudette 5 rue du Rohello. Mur	Sans Prof.	
		Mardi 09 février 2016
- BOSSE Gilbert Quénécan Mur de Bretagne	Retraité	
- NICOLAS Philippe Mur de Bretagne	Employé	
- Zoughdani Adéloïde et Steven. Tacheno. Mûr de Bretagne	Aide-Soignante Frigoriste	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Mardi 09 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
6)		
- LE GUEN Matthieu 32 Bis Rue du Hameau Mur de Bretagne	Opticien	
- Coër Andree 4 Rue des Ardoisiers. Mur de Bretagne	ATSEM	Coër.
- COËR Michel 4 Rue des Ardoisiers Mur de Bretagne.	Retraité	Coër
- SAVEAN Elisabeth 6 cité de la Roche 22530 Mur de Bretagne	Secrétaire	
- Tromon Michelle Kériel 22530 Mur de Bretagne	Caviste/ préparatrice de commande	
- 6 Guevel Jimmy Kériel 22530 Mur-De-Bretagne	étudiant	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
7)		
- LE Moine Aurelie 1 Allée du fond de Bassan 22960 Plédran	livreuse à Mur de Bretagne.	
- Tanguy Stéphane 1 Allée du fond de Bassan 22960 Plédran	ouvrier à Mur de Bretagne	
- Le Moine Camille Rue Jean Bart 22600 Loudéac	courtier en Assurance à Alliance Mûr de Bretagne	
- Brard Angelique Joli Coeur Noyal Pontivy	Employée à Mur de Bretagne	
- Stephan Clément 15 cité Sainte Suzanne	habitant de Mûr de Bretagne.	
- CONNAN François 22460 Maël Pestivien	employé à Mur de Bretagne	
- LE FUR RACHELLE CROIX ER LOTIN - 46 RUE DE LA RESISTANCE 22530 MÛR DE BZH	EMPLOYEE ET HABITANTE DE MÛR-DE-BZH	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
11)		
Mme RAULT Claudine 14 Rue de Quénécan Mur de Bretagne 22530	Retraités	Crugeon Rault
Mr CRUGEON Bernard		
LE FLOCH Myriam 4 rue de la Traversière Mur de Bretagne	Assistante Maternelle	
LE MERCIER Stéphanie 11 rue de la traversière - MUR DE BRETAGNE	Secrétaire de mairie	
Paul LE POMMELLEC 20 rue Belleuse Mur-	Retraité	
Marquer Sylvie Rue la Traversière Mur	Sans Emploi	Marquer
Le Helley Isabelle Rue de la Traversière	Aide à domicile	Le Helley
Le Fur Michel 22 rue de la traversière	Artisan	
BOYER ARNAUD 21, Rue de la traversière.	chef de chantier	
Heusé Brigitte 10 rue des pommiers	Congés parental	Heusé
Heusé Mickaël 10 Rue des pommiers	Salarié	Heusé

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
151		
- HERVO Gérard . Rue de Bret.	Retraité	
- HERVO Ghislaine " "	"	
- Quénécan Michelle } Rue la	Retraitée	
- Quénécan Raymond } Villeneuve	Retraité	
- HUBY Gilles { rue des Ecoles }	ouvrier	
- Boyillo Guillaume } La	ARTISAN	
- Hamonic Laurette } Villeneuve	Salariée	
- Paven H. France { Rue des	retraitée	
- PAVEN Jacques { écoles	retraité	
- Boterel Denise 17 rue des Ecoles	retraitée	
- THOMAS Christelle Rue des Ecoles.		
- Robert Delmas Rue de Quéméné	Retraité	
Mme Péobrat Rue de Quéméné	Retraite	Péobrat
- Blanchard Magali } Rue	Salariée	
- BLANCHARD SÉRÉNY } de Quéméné	SALARIÉ	
- Mme Caïl Madeleine Rue Ernest le Bouzec	Retraitée	Mme Caïl

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
9)		
LE BRETON Alain 12. Rue Michelle le BRUN Mur	Retraité	Le Breton
LE BRETON Gisèle 12. Rue Michelle le BRUN MUR	Retraitée	Le Breton
Le Borgne Guy ~~en activité~~ 11 Rue des écoles Mur	Retraités	LBorgne
Le Borgne Nicole 11 Rue des écoles Mur	Retraité	Borgne
Bégnic Emmanuelle 17 Rue de la villeneuve Mur	Aide-soignante	Bégnic
Le Nagard Armand 17 rue de la Villeneuve Mûr de Bretagne	Menuisier	Le Nagard
Tynevez Solène 11 Bis Rue de la Villeneuve 22530 MUR de Bretagne	Employée COMMUNALE	
Madame HAREL Sylvine 7 Rue de la Villeneuve 22530 Mur de Bretagne	retraitée	Harel

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1)		
-2) Mr Mme Le Roux Robert 52 rue de la Résistance 22530 Mur de Bretagne	Retraités	
-2) Mr Mme Pierre DAVID 59 rue de l'Argoat 22530 MUR-DE-BRETAGNE	retraités	
- Mme GUERVENO Christelle rue de l'argoat	Hotesse d'accueil	
- Mme GALLERNE Evelyne 39 R. Ste Suzanne Mur	Retraitée	
- Mr GALLERNE Michel 39 R. St Suzanne Mur	Retraité	
- Mme GRESOMARCH Nicole 1 cité Pors Gostad-Mur.	Retraitée	
- Meuric Jean claude 6 Cité Pors-gostad	Retraité	
- Mme Meuric Simone 6 cite Pors gostad	Retraitée	
- JEGO Solange 12 Cité Pors Gostat 22530 MUR DE BRETAGNE	Retraitée	

8

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
10) - Gaugette Marylise 1 cité Pors-Gostad 22530 Mur-de-Bretagne	retraitée	Gaugette
-2) FIAUT D et M.O. 20. Cité Pors gostat 22530 Mur de Bretagne	retraités	Fiaut
-2) JEGOU J-Y et M.A. 19. Cité Pors gostad 22530 Mur de Bretagne	retraités	Jegou
- Le GLOANNEC Daniele 15, Cité Pors. Gostat 22530 Mur de. Bretagne	Retraitée	Jeffloannec
- PÉTIO Michelle 17, Cité Pors. Gostat 22530 MUR de Bretagne	Retraitée	Pétio
- HIDRIO STEPHANE 5 place de l'église Mur de Bretagne	Salarié	Hidrio
- Le Bodic Jean Charles Cité Pors Gostat	retraité	Le Bodic
- LE BODIC ANNEMARIE Cité Pors Goastat	retraitée	

14

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
- de Sourze Anne 2 Cité de Kerrouail	Retraitée Mur de Bretagne	A. de Sourze
- Mr KALPENNINCK Jean 2 Cité de Kerrouail	Retraité MUR de B	
- Mme BOULOCARD Nicole	Retraitée MUR	Boulocard
- Boulocard Jean Yves	Retraité Mur	
- THEPOT Norbert Kerrouail	Retraité Mur	
- THEPOT Armande	Assistante Maternel	Thépot
- Le Pavec Yannick Cité Kerrouail	Retraité	Le Pavec
- Le Goff Rolande Cité Kerrouail	Retraitée	Le Goff
- Le Denmat Hélène Kerrouail	Retraitée	Le Denmat
- LE GOFF François	Retraité	
- CADOUX Michel Cité Kerrouail	Retraité	
- CADOUX Françoise	Retraité	Cadoux
- Chaumet Jacky Cité Kerrouail	Retraité	
- Chaumet Nadine	Retraitée	Chaumet

15

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 28 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
17)		
- BIGLIETTO Monique 8, Cité Pors Gosvat MUR DE BRETAGNE	Retraitée	
- le BOUR Anne Yvonne MUR	Aide soignante	
- le Bour Florent. MUR.	agent de maitrise	
- LE BOUR AYMERIC	étudiant	
Coatmellec Annette	retraitée	
- Mersagee Philippe	Employé commerc.	
- JAN Thomas	Courtier	
- ANDRÉ CHRISTIANE Cité Kervouail	Vendeur prêt à porter → RETRAITÉ	
- VIDELOT Jean Louis	Retraité	
- VIDELOT Catherine.	Retraitée	
- SCHAEFFER Roger	Retraité	
SCHAEFFER Louisette	Retraitée	
- Le Lostec Patrick	Retraité	
- CONNAN Roger Mur	Retraité	
- Connan Marie Suzanne Mur	Retraitée	

Rue Tribelle Lebrun

Cité Kervouail

13

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
13)		
Mme Desreumaux 51 rue de la Vallée	retraitée	Y. Desreumaux
Mme Collin Evelyne 36, Rue de la Vallée	retraitée	E. Collin
Melle Mazzolini 55 rue de la vallée	retraitée	Mazzolini
Le Clair Marcel de la Roche	retraité	Le Clair
Le Clair Gilberte	retraitée	Le Clair
CHEVANCE Renée LA Roche	retraitée	Chevance
ALLANO Annick Rue de la Vallée	Retraitée	
LE RALLE MARCEL LOU DI LA ROCHE	Retraité	Le Ralle
LE GOFF Jy	Transport	
LE GOFF Magali	Fonctionnaire	
CADORET Gael	Chargé de mission	
QUÉRARD Cécile	adjointe administrative	
QUERARD Daniel	Retraité	

Rue de la Vallée

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
19)		
- RIVALLAN Lucien rue des Paysages	RETRAITE	
- Bléher Anne Rue Neuve 22530	retraité	
- BEDIER Stéphane Rue Neuve	Salarié	
- SALAUN Christine RUE NEUVE	Fonctionnaire	
- Gourin Alison RUE NEUVE	Salarié	
- Guillo Yves Rue neuve	Retraité	
- SAVÉAN Eric lot. de la Roche	Artisan	
- LE FLOHIC Patrice RUE NEUVE	Retraité	
- LE CORRE Eliane rue de la vallée	Retraitée	
- LE BAIL Anne France	Fonctionnaire	
- Hélard Monique Rue du Bois	Retraitée	
- Hélard Daniel	Retraité	
- Le Bay Gilbert Rue du Bois	Retraité	
- A. Le Guen Rue du Bois	Retraité	
- Desvé Rue de la Vallée	Retraité	
- DESCHAMPS Régine Mme.	Salarié	
- RINGOT Didier Mme.	Agent de Service	
- JEGOUIC Katell Rue Chateaubriand	Infirmière	
- JEGOUIC Bertrand	Artisan	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
(1)		
LECOQ Gilbert Mûr de Bretagne	Retraité	
Le Coq Odette Mûr de Bretagne	Retraitée	
Robic Marie-Renée Mûr Rue de la Résistance	Retraitée	
Hellion Mari Thérèse	Retraite	
Hellion Victor	Retraité	
Lotissement la Roche		
GAILLARD Jean Claude	Retraité	
GAILLARD Michèle lotissement la Roche	Retraitée	
GALLERNE Yves lot la Roche	Retraité	
Gallerne Marguerite lot la Roche	Retraitée	
Jouan Françoise lot la Roche	Retraitée	
Burlot Louis Rue de la Vallée	Retraité	
Burlot Hélène	Retraitée	
PAJOT Evelyne	Retraitée	
PAJOT Jean-Jacques.		Retraité

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Faux le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
97		
Bosher Guénaëlle 1, Rue J. Baptiste Corot Mur de Bretagne	Retraitée	Bosher
Le Bris Bernard Cité Ste Suzanne Mur de Bretagne	Dessinateur	
Seiandour Michel Cité Ste Suzanne Mur de Bretagne	Technicien eau	
Gautier Gilbert retraité cité Ste Suzanne	retraité	Gautier
Gautier Colette cité Ste Suzanne	Retraitée	Gautier
Bosher Yannick 1 rue J.B Corot Mur	Retraité	
LE COENT Nelly 3 rue J.B. Corot	Demande d'emploi	Le Coent
Mengay Anne-Françoise 3 rue J.B. Corot	retraitée	Anne Mengay
Mengay Michel " " "	retraité	Mengay

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
12)		
Paulette Le Roux. 9 rue J.B Corot - Mur	Retraitée	
FERRANDIS. MTH FAVANIC	Retraitée	
JAN JOEL 18 IMP FAVANIC	ELECTRICIEN	
BRUNET Antoine 26 imp de Favanic	Infirmier	
Mr Le CROURER Luc.	Retraité	
Mme Le Crourer Martine FAVANIC	Invalidité	
Mr Le Mercier Sebastien	Comptable	
Mlle Le Lavier Stéphanie Rue des Mezanges	Tourneur de Tuyau	
LE BRIS Florent Rue des Ardoisiers	Professeur d'EPS	
Latge Stéphanie 19 rue des ardoisiers 22530 MUR DE BRETAGNE	Infirmière libérale	
Latge Julien 19, Rue des Ardoisiers 22530 Mur de Bretagne	Infirmier	
POTHIER Cynthia [redacted] rue ardoisiers 22530 MUR DE BRETAGNE	Infirmière	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
10)		
LEFEVRE ANITA Rue de la Cadoudec	Contrôleuse de gestion	
BASTIDE Audrey Rue de la Cadoudec	Enseignante	
POULAIN Bernard Rue de la Cadoudec	Educateur	
JAN Nelly (Rue des Ardoisières)	Ambulancière	
LOUVEL Yvonne Rue de la Cadoudec	Retraitée	
Byache Vincent Lot St Suzanne	Automaticien	
Byache Maria	Coiffeuse	
Sexandeau Thérèse Lot St Suzanne	Contrôleuse qualité	
ANDRIEUX ROBERS Rt. du Lac	employé TP	
QUÉRO YVONNE Rt. du Lac	Retraité	
LE BOUDEC Gérard Rt. du Pac	agent logistique	
LE BOUDEC Jacqueline Rt. du Pac	retraitée	
LE ROY Hervé Rt. du Pac	Animateur	
Merle Didier Rt. du Pac	Technicien	
JESSACHER Marie Nelly Rue St Suzanne	Asst familiale	
Boscher Lydie Rue du Lac	Vendeuse	
Boscher J.C. "	employé d'usine	
Rousseau Morgan Rue du Lac	Contrôle technique	
JAN Christelle Rue du Lac	Assistante de direction	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
18)		
Cité Kerroegal Bernard Arsène	Retraité	Bernard
Salomon Rémy	Retraité	
Salomon Marie Thérèse	retraitée	Madame Salomon
Rue de la resistance CHAMPON Marie-Hélène	retraitée	
Champion Roger	Retraité	
Rue du Pontfaury CHANOINE André	Retraité	
Chanoine Jacqueline Rue de Pontfaury	Retraitée	Chanoine
TERZO René Rue de Pontfaury	retraité	
TERZO Sylvaine	retraitée	
Mowan Marie Louise	Retraitée	Mowan
Rue de Pontfaury CONNAN Yvette	Retraitée	Connan
Poullé José	retraité	
Le Morzadec Gérard	retraité	
Le Morzadec Marylène	retraitée	
Le Magard Marie Suzanne	retraitée	Mme Le Magard
Le Ralle Armel	Retraité	
Le Ralle Remy	retraité	
Le Ralle Marie France	retraitée	Le Ralle

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
2)		
Quéré Geneviève 6 Rue de la Traversière	Retraitée	
Quéré Yvon 6 Rue de la Traversière	Retraité	
BESSONNEAU Alexandre 32 bis Rue du Hentreze Mur de Bretagne	DRH	
ALLAIN Maxime 43, rue du Hentreze Mur de Bzh	Fromager	
Allain Anaïs 43 rue du Hentreze Mur de Bretagne	Technico Commerciale	
COQUANTIF J.B 39 rue du Hentreze Mur	Retraité	
FLINOIS Yves 30 rue du Hentreze	Retraité	
FLINOIS Brigitte 30 rue du Hentreze	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses (2)	Professions	Signatures
- M. GUYOMARCH Alain la cité Pors Gostad. MUR	Retraité	
- Mr Hervette Lucien	Retraité	
- Mme Hervette Yvonne 16 cité Pors Gostat	Retraitée	Mme Hervette
- Mr GOURMELEN Fabrice 9 cité Pors Gostad	Agent de maitrise	
- Mme Gourmelen Patricia 9 cité Pors Gostad	ouvrière	
- DEVIN Sylvie 3 rue Michelle le brun	esthéticienne	
- MACRAIGNE Aurélie 5 rue M. le Brun MUR	enseignante	
- GAUBERT Nickaël 5, rue Michelle Lebrun MUR	entrepreneur de travaux forestiers	
- Mr JAN Dominique	menuisier	
- Mme JAN Sylvie RUE DU Hentrieze	préparatrice de commandes	
- Mr Fiant Yoann Rue du Hentrieze	commercial	
- Christine Evano Rue du Hentrieze	—	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
(1) Rue chateaubriand		
Julien et 52 Rue des Ardoisiers	RETRAITE	
Pingon Nolwenn 73 rue des Ardoisiers	Ouvrière agro	Pingon
Jenguy Roselyne Rue des ardoisiers	retraitée	
LEFALHER Patrick Rue des ardoisiers	Retraité	
Nicolas Léa Rue des ardoisiers	Retraitée	Nicolas
Avril Lydia Rue des ardoisiers	employée	
M Ahelmcodi	RETRAITÉ	M Ahelmcodi
G. Shelmerdine Rue des Ardoisiers	Employée	Shelmerdine
MERGOY EMILE Rue des ardoisiers	Retraité	Mergoy
AUFFRET Alain Rue Blanche	Retraité	
AUFFRET Monique Rue Rillo	"	
Le Gac Florian Rue	Technicien de prod	
DESCHAMPS Anne RUE DE LA RESISTANCE	Assistante Maternelle	
LE BRIS Morgane Rameau des Ardoisiers	Professeur des écoles	Le Bris

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
(13)		
- BALDASSINI Pierre | 35 rue du Hentèze Mûr de Bretagne	ST MUR	
- BALDASSINI Virginie	CCAS	
- BALDASSINI Léa	étudiante	Baldassini
- ALLANO Michel 29 Rue du Hentèze MUR.	Retraité	
- PIZZANELLI Marcel 13 Rue Hentèze Mur	Retraité	
- Pizzanelli Pascale 13 Rue Hentèze -	Retraitée	
- 2) Moine Guy. Marie Suzanne - 17 Rue Hentèze MUR-B.	Retraite Retraite	Moine Moine
- HAMONOU Nicolas 8, rue du Hentèze	Enseignant	
- CLOTTES Sandrine 8, rue du Hentèze	Enseignante	
- Le Coëdic Maryline 42 le Hentèze 22530 Mûr de Bretagne	Sans Emploi	Le Coëdic
- Carel Marion 42 rue le hentèze 22530 Mûr-de-Bretagne	étudiante	
- Carel Brenda 42 Rue le Hentèze 22530 Mûr de Bretagne	Intérimaire	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
12)		
Guiard Madeleine 3 Rue du Stivel	Retraité	Guiard
Guillo Francis	Retraité	
Guillo Jeannine 14 Rue du Stivel	Retraité	Guillo
LETINIER Monique	Retraitée	
Le Tinier Jean Claude	Facteur	
FRABOULET Patrick	retraité	
FRABOULET Thérèse 12 rue des pommiers (Mûr)	agent communal	
LE BRIS Michaël 14 Rue des Pommiers (Mur)	Pêcheur	LeBris
Raoult Nelly 18 rue des Pommiers Mur	enseignante	
Rasha WARDI-Tupin 47 bis Rue du lac 22530 Mur	Neurologue	
RAULO Dominique 19 rue de Hentrieze	Commerçant	
RAULO Blandine 19 Rue Le Hentrieze	Comptable	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 30 Janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
12)		
-2) GALLERNE Annick et Yvon 36 Rue du Hentreze	Retraites	
- ALLANO Sylvie 29 Rue du Hentrèze	Secrétaire de Mairie	
- Moy Marie Luce 21 Rue Hentrèze	ouvrière usine	
- Moy Benoit 21 Rue Hentrèze	agent propreté	
- Josse Karine 14 rue hentrèze	agent de production	
- Josse Stéphane 14 rue hentrèze	agent de maîtrise	
- Le Guyader Karine voie du réseau breton	Infirmière	
- Le Maréchal Marie-Annick Le Hentrèze	Retraitée	
- Videlo Marie Rue du Styvel	Aide à Domicile	
- le Coredic Aurore 9 rue Styvel 22530 Mur de Bretagne	Exploitante agricole bio	
- LE MORZADEC Rue du Styvel	Retraité	
- le Cuff Jean 2 Rue du Styvel Mur de Bret.	chauffeur	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

le 3 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
11)		
MR LAZAR Mostefa Rue de l'argoat	Retraité	
MME LAZAR Christiane Rue de l'argoat	Retraitée	
GUILLOUX Rolande 26. Rue du Port MUR.	Retraitée	
Guilloux Marcelle 23, Rue de l'Argoat MUR	Retraitée	
STEMPER Patrick 15 rue de l'ARGOAT	Retraité	
Mme DUNAND Christiane 15 rue de l'ARGOAT	Retraite	
LAURET Joseph 30 impasse Jouanic	intérimaire	
Méance Karine Rue de l'argoat	Commune Mur	
Méance Jean-Marc Rue de l'argoat	fonctionnaire	
NÉCHET christiane cité de Kerrouault	Retraitée	
le Lostec MA cité Kerrouault	Salariée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 29 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1) Bigler Pb 8 Cité Pers gostot Mur	Retraité	
CLECIO Lydie 4 cite Pors gostad Mur	Retraitée	
2) CORNIQUEL Jean et Yvonne	Assistante maternelle Retraité	
LE BOUR Jérémy 10, rue Michelle Le Brun	Etudiant	
Xavier Le Fur 46 rue de la Résistance	Adjoint technique	
le lay Karine 20, rue du port	Emploi communale	
Fraboulet Georges 28 Rue du Port	Retraité	
Fraboulet Tristan 28 Rue du Port.	ouvrier.	
Fraboulet Maylise 28 Rue du Port.	Sans profession.	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Fait le 31 Janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
2)		
- Mr Armand Colon de Franciosi	Avocat	
- Mme Sylvie Colon de Franciosi, née Murzeau La Roche Mûr	Enseignement Superieur, Directrice	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Vendredi 5 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
51		
Guillouzy, Gilbert rue du Lac à MUR.	retraité	
Guillouzy Sylvie Rue du Lac Mur de Bgne	Assistante de direct°	
Lucas Louis - Mur de Bre 8 Rue du Lac.	Retraité	lundi 08 février 2016
LUCAS Suzanne. 8, Rue du Lac. MUR / Bgne	Retraitée	Lundi 8 Février 2016
Galleme Anne Marie Rue du Rohello	Retraitée	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Vendredi 5 février 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
51		
GOUBELLE PATRICK le cosquer 22530 mur de Bretagne	EMPLOYER a mur de Bretagne	
Boschat Morgane 22530 Mur de BM	employé & habitante Mur de BM	
Lefèvre Florence 22530 Mur de Bretagne	employer et habitante à mur de bretagne	Lefèvre
HIDRIO Stephane MUR	employé à Mur	
JAN Emeline 22530 MUR DE BRETAGNE	employee et habitante de Mur	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
3)		
Lehoux Yvette Rue de la Résistance Bretagne	retraitée	Le Lehoux
Mocaer Michelle Rte du Lac Mur de Bretagne	retraitée	Mocaer
Le Fur ANDRE Rue de la Traversière	Retraite.	

RN 164 MUR DE BRETAGNE

PETITIONS des CITOYENS MURIS Opposés au Trace Sud et Mixte

Courrier collectif des habitants propriétaires, riverains, membres de l'association RN 164 Mur De Bretagne des villages de Curlan, Kerbotin, Pont-Quémer et La Roche concernant le choix du projet NORD ainsi que riverains non membres de l'association

Nous, habitants des villages cités ci-dessus, nous nous exprimons pour vous donner notre avis au sujet de l'aménagement RN 164.

-**La Variante Mixte** est inacceptable pour bon nombre de riverains, compte tenu de la proximité du projet par rapport à nos habitations. Nous craignons les nuisances sonores, visuelles, la pollution et une forte dépréciation de nos biens. Nous n'acceptons pas la coupure avec l'agglomération mûroise. Nous constatons une mauvaise désserte du village de Curlan, de la zone d'activité de Guergadic et des exploitations agricoles coupées de leur siège par le projet.
Pour la zone de Guergadic: un effet vitrine nul par rapport au nord.
De plus, ce projet a été désavoué par les élus locaux. (voir courrier indépendant du 13/11/2015)

-**La Variante Sud** , un peu moins pénalisante, mais nous la rejettons pour les même raisons .

Pourquoi , nous préférons la Variante Nord:

- C'est le tracé qui pénalise le moins les mûrois et les usagés.
- En ligne droite et plus courte de 425m, donc moins de gaz à effet de serre **(COP 21)**
- Moins coûteux de 4 millions d'euros
- Meilleure rentabilité socio-économique
- Consomme moins de terres agricoles
- Met à l'abri un grand nombre de mûrois des nuisances sonores et visuelles
- Meilleure désserte de la zone de Guergadic ,bel effet vitrine sur toute sa longueur et permet d'envisager son développement

Nous souhaitons conserver notre tranquillité, le maintien de votre cadre de vie, la préservation de notre patrimoine et le maintien de l'activité économique.

Etabli à Mur De Bretagne le 23 janvier 2016

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1 - DUBOIS Jonathan (Haras de Curlan 22530 Mûr de B.)	Pépiniériste	

1

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
1 Rivallan François	Retraité	Rivallan

RN 164 MUR DE BRETAGNE

Pétitions des Citoyens Mûrois opposés au tracé mixte et sud

Nous craignons des nuisances sonores , visuelles et la pollution pour une partie de l'agglomération.

Nous sommes solidaires des habitants de la Roche, Pont-Quémer, Kerbotin, Curlan, face à l'absurdité des projets.

Préférence pour le tracé NORD:

-Pour son tracé en ligne droite et plus court de 425m (COP 21).

-Son coût, moins cher de 4 millions d'euros.

-N'occassionne aucune gêne pour les Mûrois dans leurs déplacements en direction de Curlan, la Z.A. de Guergadic et vers l 'échangeur du Coët-Prat.

-Valorise au mieux la zone de Guergadic.

-Met à l'abri un bon nombre de Mûrois des nuisances divers.

-Meilleur rentabilité socio-économique.

Noms, Prénoms et Adresses	Professions	Signatures
Lavenant J-Yves Faouanic Mur	Chaudronnier	
Cadoret Joël	Soudeur.	
Lavenant Brigitte Faouanic Mur	Agent d'entretien	
Le Boudec Françoise Rue du lac Mur	Second de cuisine	
Lavenant Morgane Faouanic Mur	Agent des services hospitaliers	
CANVAROUE CLAUDE LA VILLENEUVE MUR	MECANICIEN	
HEMONIC PAULINE	ETUDIANTE	
HEMONIC Thierry (KERVES MUR)	Agent d'entretien	
HEMONIC Corinne	Infirmière	
Lavenant Françoise rue des ardoisiers	Agent Communale	
Guégan André Mur	Retraité	

IST-Dnoi-AB-A060

REÇU LE
15 FEV. 2016
DREAL/SE

MEMO

Monsieur Bouffort Jean Yves
Kerguillaf d'en Haut
22530 Mur-de-Bretagne

à DREAL BRETAGNE
Monsieur

Je Soussigné Monsieur Bouffort Jean Yves persiste à contesté le tracé Sud et Mixte de la 2 fois 2 Voies RN 164 plusieurs raisons à cela

1°) grande emprise sur les parcelles.
2°) nécessité du plan d'épandage
3°) proximité des Batiments d'Habitations (demande permis pour 5 logements locatifs) Batiments d'élevages Stocage à céréales et fourrages
4°) Coût de la restructuration car la ligne droite reste le plus court chemin pour aller d'un point à un autre et ici ce n'est pas le cas nous sommes en présence du plus long
3e un parc Eolien étant aussi en projet il y aurait incompatibilité avec cette variante Sud.

restant à votre disposition recevez Monsieur mes Salutations distinguées.

IST - Dnoi - AB - A06

ASSOCIATION RN 164 MUR DE BRETAGNE
Président Michel JEGO
Kerbotin
22530 Mûr de Bretagne

à

D.R.E.A.L.
Service I.S.T.
Batiment D'Armorique
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES Cedex

Mesdames,Messieurs,

Nous soussignés, habitant-e-s et riverain-e-s du village de Curlan et ses environs en Mûr de Bretagne, faisant connaître notre contribution constructive à la réalisation des travaux de mise à 2x2 voies de la RN 164.

Il convient en premier lieu de rappeler que les procédures antérieurs, engagées il y a deux décennies en vue de la réalisation de ce projet, furent conduites à l'époque selon les règles qui ne prévoyaient pas l'association étroite de la population à la concertation. Ainsi, peu de riverains du village de Curlan avaient eu connaissance du tracé retenu, tracé à partir duquel furent engagés les acquisitions foncières. Il n'est pas moins vrai que cet argument n'est pas opposable du point de vue de l'utilité publique du projet car, d'une part, ces réserves ne résultent pas de concertations telles qu'elles se pratiquent aujourd'hui et, d'autre part, celui-ci n'est pas non plus le moins consommateur d'espace.

En termes d'analyse des avantages et inconvénients des deux scénarios envisagés, l'hypothèse de la variante mixte passant au droit de Curlan et celle de la variante nord présentent toute deux une bonne manière de répondre aux enjeux environnementaux liés au franchissement du Poulancre tout en s'inscrivant dans l'enveloppe financière (100M €) prévue pour le projet.

La variante mixte, du point de vue de son impact sur les habitations de Curlan et Kerbotin, sur la valeur de ces propriétés et sur leur isolement du bourg de Mûr de Bretagne impacte un plus grand nombre de personnes et de familles. Cette variante est plus défavorable pour l'enjeu humain, en passant près de Pont-Quémer et en isolant Curlan du reste de la commune de Mûr de Bretagne.

En termes de consommation de terres agricoles, la variante nord est moins consommatrice d'espaces et s'il est vrai qu'il convient de prévoir des mesures d'accompagnement pour les exploitations impactées et en particulier pour les deux exploitations les plus touchées, cela sera aussi le cas pour la variante mixte impactant particulièrement Curlan. En outre , cette variante aurait plus d'impact sur le paysage car elle marquera le secteur de la vallée de St Guen,

En termes d'économies, il apparaît aussi que la variante nord serait la moins chère , la plus courte et la moins consommatrice d'espace tandis que la variante mixte , la plus impactante pour Curlan serait plus complexe, plus impactante au plan visuel et nécessiterait un passage dans le secteur vallonné au sud de la zone d'activités de Guergadic.

En tenant compte des enjeux humains dans le secteur de Curlan, et en considérant que les dommages agricoles doivent pouvoir être traités par les dispositions nécessaires (comme des échanges foncier ou aménagement foncier), la variante Nord présente aussi un avantage inconstestable.

A partir des ces critères objectifs ci dessus rappelés, nous nous prononçons en faveur du scénario < NORD> en l'assortissant du souhait d'une prise en compte particulière des incidences de ce tracé sur les deux exploitations impactés.

Dans l'attente d'une décision juste, dans l'intérêt de tous, veuillez agréer, Mesdames, Messieurs l'expression de nos sentiments distingués

Fait à Mur de Bretagne le 12février 2016

Le Président

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016

REGISTRE

Commune de MÛR-DE-BRETAGNE

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

REGISTRE N° 1

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

MÛR-DE-BRETAGNE

Notice d'information :

Du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Mr LE SOURNE Laurent et Mlle JEGO Herminie, habitants du village de Curlan.

Tout d'abord, nous avons participé à la réunion du 27/01/16 et nous constatons que les terres agricoles ont encore plus d'importance que les êtres humains. On oppose des "Champs" à des "Habitations"... De plus, nous ne sommes pas d'accord avec les chiffres du nombre de maisons impactées.

Par ailleurs, le tableau comparatif de la DREAL des 3 projets ne laisse pas de doute quant au choix du tracé Nord.

De plus, il semble que le projet Sud serait rejeté, du coup on aimerait connaître la position du Conseil Municipal (Mixte/Nord ?), sachant que son avis sera décisif.

Aussi, en pleine Crise Economique, Sociale et Ecologique, on dirait que le coût, l'impact psychologique et la pollution ne sont pas si déterminant que çà alors que cela devrait être essentiel et même vital.

Enfin, il nous semble qu'il faut aussi considérer les nuisances sonores que cela va engendrer pour les habitations allant de Curlan jusqu'à l'ensemble des maisons situées à l'Est de Muû-de-Bretagne (et effet d'amplification avec la Vallée de Poulance).

C'est pourquoi nous soutenons le Projet Nord.

VISDELOUP M. Noëlle – Mur de Bretagne 29/01/2016

- Quelles raisons pour certains de faire courir le bruit que le projet Nord est abandonné définitivement
- A tort selon les animateurs lors de la réunion du 27 janvier 2016 – A ce jour, aucun des 3 projets n'est arrêté ?

Projet Sud – Couper la ferme de Mr Guerio Gerard en deux est une aberration –

Projet Nord – Moins long – Moins couteux – C'est très important – Touche seulement la terre agricole

Mr HENRI VISDELOUP MUR 29/01/2016

Je privilégie le Tracé Nord pour la RN164.

- Ce Tracé n'impacte que des terres Agricoles, pas des habitations contrairement au ~~tracé~~ Sud ou Mixte.
- Préserve le plus gros village (CURLAN) de la commune - et tous ses habitants -
  Sa proximité du Bourg.
- Préserve la ferme de G. QUERO
  Permet de conserver la RN164 actuelle comme route de desserte
  Coute moins cher

Quelques remarques suite à la réunion publique au sujet de l'aménagement de la RN164

Les montages-photos des vues d'ensemble sont bons, mais ceux-ci sont réalisés du point de vue de l'automobiliste ou de vues aériennes. Le piéton, promeneur simple quidam ne peut guère se représenter ce qu'il verra. Question importante pour de nombreux riverains au sujet des remblais (hauteur - largeur etc..) certaines routes devront être creusées (exemple devant les maisons et ferme de Rossuliet et Pont Dom Jean pour les amener au niveau de la route de Saint-Gilles..)

Séparer Curlan de Mur est une aberration. De plus quelle vie auront ses habitants avec cette 2x2 au bord de chez eux, sans compter les nuds-points. Pensons aux humains, s'il vous plaît.

Le projet Nord semble le plus judicieux; Curlan reste dans Mur, la déchetterie est facilement accessible, le milieu naturel de la Vallée du Paulancre est mieux respecté.

D'autre part, ce projet Nord, plus court est moins coûteux, les économies réalisées pourraient permettre la réalisation du demi-échangeur pour Caurel et éviter ainsi que ce bourg ne meure.

Mme PAJOT Evelyne, retraitée

Mur le 1er.02.16

P.S. J'oublions l'impact du bruit considérable d'une voie rapide (110 km/h) sur Mur, quand souffle un vent d'Est. Le projet Nord plus éloigné du bourg est un argument supplémentaire en faveur de cette variante.

18 mois après la 1e concertation nous voilà de retour à défendre notre patrimoine. La trace sur place ayant été effacée, ma maison est à ce fait sauvée de la démolition. Soulagée je pensais qu'il restait à choisir entre le sud et le Nord et bien non voilà sorti un 3e tracé dont je ne m'explique pas vraiment l'intérêt. Plus long, plus cher moins respectueux de l'écologie je m'interroge sur sa fiabilité.
Bref ce tracé coupe en la du Bourg de Mur détruit des maisons et fait de Kanbolin non plus un village mais un enchevêtrement de routes et routes points. Je comprend la douleur de ses habitants qui risquent de voir une partie de leur patrimoine gâché voire démoli. Sans compter sur les nuisances sonores dont tout Kanbolin sera témoin et ayant pour conséquence une dépreciation de nos habitations.
Nos maisons sont pour nous le fruit de lourds investissements, d'années de travail à améliorer notre cadre de vie.
En juillet 2014 je défendais déjà le tracé Nord, certes il grignote des terres agricoles mais il reste le plus économique et le plus écologique.
Maintenant il faut faire 1 choix car demeurent ces incertitudes ce sont angoisses et incompréhensions qui nous taraudent.
Salutations respectueuses.

Annie FLEURY
Carlon
MURDE BZH

Les Drogoff Laurent
Le Botrain
Alex

Nous soutenons la variante sud ou mixte pour plusieurs raisons.

La variante Nord est très pénalisante pour deux exploitations autant pour le foncier ainsi que les habitations.

Ensuite, que la variante sud et mixte répartit les terres impactées plusieurs sièges d'exploitations et une découpe moins pénalisante pour chaque site.

Mais dans chaque variante toute les dessertes et les rétentions d'eau ne sont pas prévues ! Ceci nous interroge davantage de terres concernées.

Ayant un troupeau laitier ce projet diminue les parcelles accessibles qui complique l'organisation et la gestion de l'herbe.

Le sujet de la réserve foncière et du remembrement partiel doit être très étudié. Car sans réserves foncières, nos outils de travail ne pourront plus fonctionner surtout avec le contexte actuel.

Seul les tracés sud et mixtes permettent de relier la zone de Guerguodic qui est le noyau de l'emploi de notre secteur.

aussi, une déviation vers Pontivy est envisageable et qui désenclaverait le bourg.

Dans la variante Nord, le bourg de Mur sera évité donc une perte d'activité pour les commerces.

Nous remarquons une dévalorisation des jardins du Botrain (manoir et jardins) sites classés "jardin remarquable" il fait partie du patrimoine historique de Bretagne avec son rucher du 18e siècle

Merci de prendre en compte tous ces éléments

Mme LE BROGOFF Nathalie Le Botrain 22530 Mur de Bretagne

Nous soutenons la variante Sud ou Ouest.
Tout d'abord, elle nous impacte énormément pour notre exploitation agricole.
En plus de ce contexte économique très morose, le tracé Nord nous fragilise beaucoup.
Cela impacte des terres très fertiles (et, nous craignons encore + de perte lors d'une étude complète : rétentions d'eau....).
En pleine activité (39. 42 ans), notre exploitation se doit d'être viable pour notre famille.
Avec le projet nord, on nous enlève 4 parcellaire bien regroupé autour du siège sociale.
Exploitant en production laitière, la proximité d'un grand axe routier engendre beaucoup de complications.
Ce projet pénalise surtout 2 exploitations, à contrario des autres projets, certes impactant, mais les pertes se répartissent davantage entre plusieurs exploitants.
Une grande interrogation sur les réserves foncières !?
Les achats de terres, de bâtiments déjà réalisés dans le passé doivent être utilisés au maximum.
A ceci s'ajoute que nous sommes aussi très impactés au niveau privé.
Notre habitation se situe tout près. En projet d'aménagement, nous nous posons beaucoup de questions. (Nuisance)

Incompréhension ! "Aux pieds du manoir et jardin du Botrain".
Un très joli manoir réhabilité et aménagé ! Avec son rucher en pierres du 18e s il fait partie du patrimoine historique de Bretagne...

→

Avec le tracé sud la zone de Que gadi se voit valorisée
Mur de Bretagne bénéficie d'un gain tout aussi que notoriété
nous faut préserve le tracé nord modérant rfù de relaque
(Les mêmes essayents réalisés au niveau du tracé No et au
sud avec idée d'une route à cet endroit. précédemment, le p
de No es étaient beaucoup plus as

(interrogation sur utilité des 2 ronds points a Qu Pa)

Nous vous remercions de prendre en compte tous ces éléments lors de l'élaboration du projet.

g 8 6

p p
est e arrêt p
22s Mur de B

Pourquoi proposer une variante sud ~~[illegible]~~ 9 dépts une variante qui retrace une partie de la variante sud ?
Lors de la réunion du 27/01/16, vous nous avez dit que tout était réversible !!!
et une variante Nord ? celle que vous préférez !
Nous sommes contents d'avoir notre choix, qu'une de ses variantes ne puisse nous convenir.
Un aménagement sur place serait plus judicieux, comme initialement prévu.
En conclusion, beaucoup d'argent dépensé.

Considérations intempestives
(mais fondées en raison)
sur la destruction programmée d'un paysage emblématique
de l'Argoat,
et le mode de communication choisi par ses promoteurs pour la faire accepter
des Mûrois.

---

lundi 8 février 2016.

Pour quelle(s) raison(s) la réunion publique d'information et de concertation tenue à la Salle des loisirs de Mûr-de-Bretagne mercredi soir 27 janvier 2016, en présence du (jeune, mais plein d'entrogent) nouveau Sous-Préfet des Côtes d'Armor en résidence à Guingamp, pourquoi cette réunion organisée à l'initiative de la Région et conduite par le Maître d'œuvre de la Mise à 2 fois 2 voies du secteur de Mûr-de-Bretagne de la N 164, pourquoi cette soirée s'est-elle conclue sur un silence pesant (pour ne pas dire de mort) de la part du public ?

Certes, la qualité technique du dossier de présentation du projet consultable en Mairie est, à première vue, impressionnante pour le citoyen ordinaire (non spécialiste des TP), lequel de surcroît est d'emblée mis en confiance par l'invitation qui lui est offerte, à participer par écrit à la concertation par le présent cahier (d'épaisseur respectable) propriété de l'Etat et aimablement mis par ce dernier à sa disposition, jusqu'au 12 février.

Alors pourquoi, dans un contexte aussi bien aménagé pour le public, aussi rassurant, pourquoi de la part de ce dernier, un accueil finalement aussi peu enthousiaste, aussi réservé, sinon aussi froid ?

Pourquoi, tout d'abord, après avoir pris connaissance des 50 pages du dossier et examiné les tableaux de données techniques, les schémas des trois variantes de franchissement de la vallée du Poulancre, les photo-montages et autres images de synthèse censées donner une idée d'ensemble des variantes en question, pourquoi, après avoir refermé le dossier, pourquoi soudain ce sentiment de malaise, ce sentiment que quelque chose ne va pas, que quelque chose manque au dossier, que quelque chose ne s'articule pas bien, dans les images du dossier, à la perception vécue de la vallée du Poulancre par les habitants de Mûr qui y passent, s'y promènent ou s'y rendent régulièrement ? Pourquoi, après une première

impression positive, commença à poindre dans mon esprit ce sentiment de malaise qui ne cessa de croître jusqu'à ce que les photo-montages du dossier comme les images de synthèse et autres fragments de film supplémentaires projetés mercredi soir 27 Janvier, finissent par le transformer peu à peu, d'abord en perplexité, puis, pour finir, en certitude inébranlable quant à la légitimité intellectuelle (à la nécessité logique) d'une réflexion critique (méthodique) à la recherche de ses causes.

Toutes ces images, celles des photomontages comme celles des simulations panoramiques aériennes, toutes sont des « vues » routières, tantôt prises à hauteur de pare-brise automobile, tantôt en plongée, comme d'un hélicoptère en ascension suivant, dans un sens ou dans l'autre, le fil de la circulation. Autrement dit, les représentations publiques du projet, les « vues » du dossier de concertation semblent bien ne prendre en compte de regard que celui de l'automobiliste assis derrière son volant, à hauteur de pare-brise, et celui de l'ingénieur-architecte routier (ou auto-routier) qui sélectionne sur plan ses futurs projets possibles, conçus dans le Ciel des Idées, comme s'il n'existait pas aussi celui des vivants ayant encore le goût de marcher pour éprouver le plaisir de sentir sous leurs pieds la Terre qui porte leurs pas, les irrégularités du revêtement d'une route poussiéreuse de campagne au cœur de l'été, ou les surprises d'un sentier ravine' et pentu en forêt ... Comme s'il n'existait pas encore aujourd'hui des marcheurs disposés à jouir de la contemplation d'un paysage, des regards sensibles aux contrastes, à la diversité et à l'harmonie parfois surprenante de toutes ces formes qui s'offrent gracieusement à l'esprit des hommes pourvu qu'ils prennent le temps et fassent l'effort d'y prêter un peu attention.

Bref, entre le Ciel et la Terre, il y a les hommes non plus assis derrière leur volant ou collés à leur poste de télévision, mais les hommes debout dont le regard ordonne le monde dans leur esprit avant même qu'ils ne se décident à y intervenir effectivement d'une manière ou d'une autre. C'est ce regard, disponible pour autre chose que la seule conduite automobile ou la passivité devant un écran de télévision, c'est ce regard attentif à l'imprévu qui est presque totalement absent du présent dossier d'aménagement — à quelques détails près (lesquels d'ailleurs ne vont pas à l'essentiel : entre autres, par exemple la couleur du revêtement protégeant le béton armé — ou précontraint des arches — du grand viaduc (du viaduc haut dans l'une de ses deux versions possibles)).

C'est ce regard poétique (au sens étymologique du mot, beaucoup plus que simplement esthétique) qui lui fait défaut ; c'est cet esprit de synthèse poétique (sensible) qui lui manque pour pouvoir, en quête de beauté (Search for Beauty), écrivait déjà en 1972 un des plus grands poètes irlandais encore vivants, dans un texte ironique génialement prémonitoire qui, à lui seul, eût suffi à le rendre célèbre : Hymne à la nouvelle route d'Omagh), aller un peu (ne demandons pas l'impossible !) au-delà du cadre stratégique économique exclusif dans lequel ses premiers initiateurs avaient inscrit le projet au siècle dernier... Un cadre dont, par parenthèse, la rigidité et la rigueur implacable des contraintes qu'impose son respect au Maître d'œuvre actuel, rendent son dossier localement peu rassurant, manifestement angoissant pour nombre de Mûrois, sinon franchement désespérant pour certains. Mais cela, c'est la question des retombées économiques et sociales du projet, la question des conséquences économiques et sociales locales de sa réalisation, une question qui, une fois soulevée (imprudemment ?) par ses promoteurs, n'est pas près d'être résolue sans dommage. Je reviens à celle du paysage, qui est moins dramatique certes, même si ses enjeux, pour n'être pas immédiatement vitaux, n'en sont pas moins considérables à terme, et pas seulement localement (nous allons revenir plus loin sur ce point).

Le regard poétique de mes « hommes debout », exclu du dossier par sa logique interne (qu'elle soit délibérée ou non, c'est là un autre problème), ce regard mû par ce qu'on pourrait appeler un esprit de synthèse sensible (un désir finalement d'ordre harmonieux, un désir de beauté), ce regard sensible n'est en effet pas du tout réservé à une élite d'artistes aussi célèbres que le fut un des plus grands peintres-paysagistes français de passage à Mûr au XIXème siècle : Jean-Baptiste Corot ...

Ce regard, c'est celui de ces citadins en vacances qu'on voit au printemps, l'été, et même l'hiver, presque chaque jour, descendre à pied les virages de la D 63 (en direction de Saint-Gilles-du-Vieux-Marché) jusqu'à la N 164 et au pont de Goleron enjambant le ruisseau du Poulancre. Ce regard poétique, c'est celui de ces Mûroises et Mûrois à la retraite, parfois proches du grand âge, mais qui, chaque jour ou presque, qu'il pleuve ou qu'il vente, se plaisent à descendre à pied jusqu'au Poulancre, pour remonter un peu plus tard, à pas mesurés, après avoir poussé parfois jusqu'au Moulin du Pont Dom Jean, lorsque le temps s'y prête ...

Quel spectacle s'offre aujourd'hui, dans la descente de la D 63, à l'orée de la voûte formée par les hêtres du bois de Poulhalec, à la vue du marcheur déjà sorti de Mûr après avoir descendu la Rue de la Vallée ? Un vaste cirque forestier qui s'ouvre, au Nord, par les bois longeant, sur sa gauche, la descente de Châteaubriand (du sommet de la colline de Mûr qui culmine à 180 m — nous sommes, quant à nous, à environ 150 m d'altitude), s'élargit ensuite sur le massif du Quelennec où alternent les bois de pins, de sapins, de châtaigners, chênes, hêtres. Puis, légèrement sur la droite (direction Nord-Nord-Est), le regard prend en enfilade toute la vallée du Toulhouët (ce ruisseau dont le cours rejoint celui du Poulancre un peu en dessous Pont Dom Jean), pour monter progressivement jusqu'à ce qui semble, au loin, n'être qu'une sorte de vaste clairière ou de grand champ peut cultivé, que domine le minuscule hameau de Kersaudy. Il finit par se perdre sur les hauteurs lointaines (un peu moins d'une quinzaine de kilomètres, à vol d'oiseau) de Kerjacob (que l'on distingue encore nettement par beau temps), et de Kerlan qui reste invisible derrière l'horizon, au-dessus du bois du Roz. Le regard revient ensuite progressivement sur la droite, vers Mûr, en suivant la ligne de crête (la « lande de Saint-Guen ») du massif forestier qui, en s'étirant du Nord-Est au Sud-Ouest, forme le flanc gauche de la vallée du Toulhouët.

La promenade usuelle s'arrête sur les fortes pentes boisées qui surplombent la N 164 actuelle et le ruisseau torrentueux du Poulancre en contrebas, lesquels restent cachés à notre promeneur au point où nous l'avons laissé tout-à-l'heure. Ce sont ces hautes collines boisées fortement pentues qui ont fait comparer par des collègues parisiens de passage en Bretagne sur la N 164, dans les années 80 du siècle dernier — ce devait être par temps de neige à des vacances de février — le site du pont de Goléron à ... un paysage du Jura ! Je n'invente rien !

On comprend dès lors pourquoi les géographes de l'IGN avaient, dans les années 80 justement, souligné sur les premières cartes routières touristiques commercialisées (les fameuses « cartes vertes » topographiques au 1/100 000ème) que ce site était l'un des plus beaux de tout le Centre-Bretagne. Encore faudrait-il aujourd'hui, à l'époque de la saturation esthétique généralisée, prendre le temps de choisir son point de vue, sortir un moment de sa voiture, pour alors s'en rendre compte immédiatement de visu.

Mais, va-t-on me rétorquer, dans toutes vos histoires de regard, de beauté, de paysage et de choix d'un point de vue, où donc la RN 164 actuelle est-elle passée ? Eh bien, justement, nous sommes au cœur du sujet : elle existe bien, en fond de vallée, mais on ne la voit qu'en y arrivant ou presque. Qu'en sera-t-il lorsque les milliers de tonnes de béton du grand viaduc de la Version Nord auront barré les vues décrites plus haut ? Mais d'un autre côté, si c'est l'une des deux autres Variantes qui est choisie, alors, ce n'est plus le paysage qui s'offre aujourd'hui aux Mûrois et à leurs hôtes de passage qui sera dévasté, c'est le fond même de la vallée du Poulancre qui sera pour ainsi dire comblé ; c'est son entrée en direction de Saint-Gilles-du-vieux Marché qui sera ravagée jusqu'au Moulin de Pont Dom Jean, y compris le petit pont y enjambant le Poulancre et permettant de monter au Quelennec à travers la forêt.

La Version Nord épargnerait Rossulier et Pont Dom Jean (et pas seulement, si j'ose dire, Curlan, Pont Quémér et le Manoir de la Roche — excusez du peu !) qui, par contre, subiraient des dommages irréparables dans les deux autres Versions (« mixte » et « Sud »), lesquelles semblent donc, de ce fait, raisonnablement devoir être définitivement écartées.

En revanche, les Mûrois et leurs hôtes amateurs de paysages pourraient, et donc devraient s'inquiéter du fait que, sur aucun des photomontages proposés à la concertation, sur aucune des images et des fragments de films de synthèse projetés mercredi soir 27 janvier, n'apparaît l'ensemble du site au sein duquel doit être réalisé l'aménagement de la N 164 dans la vallée du Poulancre : notamment les reliefs boisés qui en font toute la beauté particulière. Cette beauté actuelle, le Maître d'œuvre du projet l'a banalisée d'un mot convenu en parlant, sans s'y attarder, d'un site « pittoresque ». Bon, va pour le « pittoresque », ce mot un peu désuet à l'époque de la télévision... Mais alors pourquoi avoir fait disparaître des images de synthèse, comme par enchantement, ces hautes collines boisées au pied desquelles serpente la N 164 actuelle ? Pourquoi avoir laissé hors cadre, dans les photomontages, ce que l'aménagement de la RN 164 à 2 fois 2 voies risque de faire disparaître à tout jamais du paysage actuel ?

Si c'est la Variante Nord qui l'emporte — mais je persiste néanmoins à souhaiter que ce soit elle, dans les limites strictes de la

situation légale où s'inscrit l'actuelle concertation —, que restera-t-il de la croupe boisée à l'horizon, sur la droite (au Sud-Ouest de la cote 172, sur la carte IGN au 1/25000ème – 0818 « Pontivy »), quand on arrive (en voiture naturellement, cette fois-ci!) de Saint-Brieuc et d'Uzel par la D 35 ?

Sachant, comme tout un chacun, qu'on ne résout pas un problème en ne prenant en compte qu'une partie de ses données, on peut s'étonner, dans le cas du nôtre — celui du franchissement de la vallée du Poulancre par l'aménagement de la N 164 actuelle en 2 fois 2 voies —, on peut s'étonner de n'avoir vu, ni dans le dossier en Mairie, ni sur l'écran le soir du 27 Janvier, aucun photo-montage du grand viaduc de la Variante Nord qui aurait été près sur la N 164 actuelle en venant de Toul Lourz en direction de Loudéac, avant l'actuel croisement avec la D 63, par exemple au début de l'encaissement actuel progressif de la route entre le massif boisé de Tlûr sur le côté droit, et celui qui protège Pont Dom Jean de la N 164 sur le côté gauche. Dans ces conditions, je ne vois pas comment le grand viaduc de la Variante Nord peut prendre appui sur la colline dominant le Poulancre et le pont de Goléron de plus de 70 m de hauteur, sans nuire gravement au charme du paysage actuel. En effet, la nouvelle N 164 à 2 fois 2 voies devra passer, soit en tranchée sur la hauteur dont le boisement ~~dense~~ forestier de résineux serait alors fatalement dévasté, soit en l'écrêtant, c'est-à-dire en l'aplatissant irrémédiablement, en en faisant peu ou pour disparaître tout couvert végétal pour plus de 10 ans.

Sous ce rapport, il n'existerait pour ainsi dire plus de vallée du Poulancre à cet endroit. Et tout cela, pour augmenter la vitesse moyenne d'un véhicule se rendant de Rostrenen à Loudéac d'à peu près ... 10 km/h. !

Comme si la Région et l'Etat ne pouvaient pas encore, revenir sur la décision qu'ils ont certes déclaré avoir déjà prise — ce qui leur a permis d'en déclarer la discussion publique hors sujet dans la présente concertation —, une décision qui n'épargne apparemment aucun hameau, aucun bourg, aucun village, ni les terres, ni les hommes, ni les paysages (qui pourtant ont fait naguère et font encore aujourd'hui la richesse patrimoniale et la beauté de l'Argoat), bref, rien qui fût susceptible de faire obstacle à l'accroissement (certes constatable aujourd'hui, mais tout de même pas illimité!) de la circulation routière, rien qui fût susceptible de réduire un

peu sa vitesse horaire moyenne, en préservant par exemple — allons-y, rêvons un peu ! Tant pis si le propos est momentanément hors sujet ... — les sinuosités (les virages — n'ayons pas peur du mot !) de la RN 164 actuelle entre les massifs boisés vénérables qui font le charme irremplaçable de toutes les voies d'accès à Mûr par l'Ouest, le Nord, l'Est ...

La question des moyens est d'une simplicité si confondante, si désarmante, qu'en la résolvant à si peu de frais financiers pour la communauté publique, la Commune, le Département, la Région, l'Etat, je crains de passer pour un faible d'esprit, un plaisantin, au mieux un incorrigible naïf, auprès des gens avisés concernés par le choix d'une des trois variantes proposées à la présente concertation.

La réduction de la vitesse à 70 km/h au carrefour d'entrée dans Mûr sur la RN 164 actuelle, en venant de Loudéac (au croisement de la RN 164 et de la D 35 en provenance de Saint-Brieuc et d'Uzel) pendant l'à-sec du lac de Guerlédan l'été dernier, a-t-elle notablement ralenti la circulation sur l'axe Est-Ouest ? Si oui, mon rêve tombe à l'eau (le lac est de nouveau rempli !) et je n'en parle plus. Sinon, pourquoi ne pas prolonger sur la N 164 actuelle, sans toucher à l'écrin forestier de verdure des virages et de l'entrée de la Vallée du Poulancre (dans « la vallée de Saint-Gilles ») la limitation de vitesse à 70 km/h, jusqu'à celle qui est déjà réglementaire actuellement sur une bonne distance au carrefour de Tout Lourz ? De surcroît, le GR 341 (cette ravissante petite route champêtre descendant, au Nord de Mûr, sur la N 164 actuelle en passant par le Quélo) permettrait ainsi toujours d'accéder à la ferme de Rossuliet de l'autre côté de la RN ...

Est-ce trop demander aux responsables de la Région, de l'Etat, au Maître d'œuvre à leur service, de prendre en considération une idée qui, vue d'en bas, permettrait aux commanditaires de ce dernier d'économiser radicalement l'argent public, tout en protégeant à peu de frais un des joyaux du patrimoine paysager de l'Argoat (par quelques panneaux et tachymètres lumineux judicieusement placés), un site dont le pouvoir de séduction s'exerce depuis toujours sur les automobilistes qui le découvrent de la N 164 actuelle elle-même ?

Cela dit, on ne pourra pas reprocher aux rédacteurs du dossier consultable en Mairie jusqu'au 12 février pour la présente concertation publique, on ne pourra en aucune manière leur reprocher d'avoir mentir par omission de nombre des dommages que produiront inévitablement — quelle que soit la Variante finale choisie — les travaux d'aménagement à 2 fois 2 voies de la RN 164 actuelle sur et autour de la vallée du Poulancre. !

En effet, la question supplémentaire des voies d'accès des engins de terrassement au chantier y est abordée en toutes lettres, avec celle de l'emplacement (« qui reste à déterminer ») du stockage des déblais, des rochers et autres matériaux destinés aux remblais définitifs, pendant les travaux. Tout cela est indéniablement écrit dans le dossier, vers la fin, après ou entre les photomontages idylliques et les images panoramiques de synthèse (lumineuses mais abstraites — nous allons revenir sur ce dernier point), tout cela est écrit, mais ne figure sur aucun des photomontages, sur aucune des images panoramiques de synthèse projetées mercredi soir 27 janvier. Or l'argumentation du Maître d'œuvre qui conduisait la dite réunion publique de concertation se réduisit, après le rappel des décisions déjà prises par la Région et l'Etat, à un commentaire de ces photomontages et des images (ou fragments de film) panoramiques de synthèse.

Le diable (le malentendu) se cachant toujours, on le sait, dans les détails (en l'occurence, ceux de la communication), nous voilà autorisés à reprendre notre question initiale, la question de savoir pourquoi (pour quelles raisons) et comment le support concret (le dossier) de la concertation a bien pu susciter dans le public autant de désarroi et de craintes ce soir du mercredi 27 janvier, mais cette fois-ci, ce sera pour formuler une hypothèse qui nous permettra d'y répondre sans sortir de son cadre initial, et sans oublier de fournir une dernière réponse qui, celle-là, s'y inscrit explicitement, rigoureusement, sans renier les réserves détaillées au long de ces pages.

Mon hypothèse : c'est la discordance patente, mais muette, car non thématisée par leur auteur, entre ces deux types de message, entre leurs tonalités respectives parfaitement contradictoires : les simulacres visuels esthétiquement plaisants d'un côté (une végétation estivale lumineuse, une route ensoleillée, une tonalité d'ensemble optimiste, rassurante), et de l'autre, les estimations réalistes instruites par les connaissances théoriques (scientifiques) et l'expérience professionnelle

(technique) des ingénieurs spécialistes (TP), rédacteurs, sur ce point irréprochables du dossier, c'est le hiatus (l'espace, l'écart) énorme qui, d'un point de vue logique, disjoint ces deux types (ou modes) antinomiques de communication — antinomiques, c'est-à-dire obéissant, chacun pour sa part, à des règles de fonctionnement qui sont incompatibles avec celles qui régissent l'autre, qui excluent celles de l'autre), c'est l'écart vertigineux entre ces deux types (ou modes) de communication antinomiques, c'est l'écart logique irréductible entre ces deux types (ou modes) de communication, et qui se trouvent simplement juxtaposés dans le dossier qui retient ici notre attention, c'est cet écart qui en effet contraint notre esprit à tenter de réduire l'hétérogénéité radicale du message (celle de l'ensemble du dossier proposé à la concertation), son aspect paradoxal, par une synthèse fort pénible, car logiquement impossible, donc fatalement vouée à l'échec.

Dit autrement : le dossier en question met son lecteur devant une distorsion de ses modes d'exposition qui est si scabreuse qu'elle décourage d'emblée l'esprit de tenter de la réduire par un effort supplémentaire de réflexion et de compréhension. C'est là un mode d'intimidation intellectuelle qui peut être très efficace quand il est utilisé en toute connaissance de cause pour « faire passer » un message, mais un mode de communication défectueux susceptible de provoquer un trouble et un malais vite perceptible chez son destinataire, quand son agent est de bonne foi, comme l'est le Maître d'œuvre rédacteur du dossier et conducteur de la réunion de concertation Mercredi soir 27 Janvier.

Ce mode de communication oblige en effet l'esprit du (ou des) destinataire(s) de l'information que véhicule le message, à opérer ce qui, pour ma part, me semble être une sorte de synthèse disjonctive laquelle opération intellectuelle est, par définition (a priori, c'est-à-dire logiquement) impossible à réaliser, donc fatalement décevante et frustrante. De là, probablement — ce qui confirme la plausibilité de mon hypothèse — le malaise du public Thurois confronté soudain à la résurgence d'un dossier dont la présentation offre aujourd'hui à un examen un peu attentif un mode de communication défectueux car obliteré par cette synthèse disjonctive dont nous venons de décrire le fonctionnement. Ainsi s'explique et devient compréhensible ce malaise qui ne trouva d'autre moyen pour s'exprimer que le silence de plomb sur lequel se conclut la concertation proprement

dite du 27 janvier.

La « concertation publique » actuelle, qui se termine le 12 février prochain, ne serait-elle que le gant de velours dans lequel la main de fer de l'Etat aurait habillé son étreinte ?

Si les commanditaires du projet ne « peuvent » pas (ou ne veulent pas ? — mais c'est là, bien sûr, une autre question ...) revenir sur leur décision initiale, alors, mais alors seulement, le choix de la Variante Nord serait le moins coûteux sur les plans humain et financier.

Mais, encore une fois, est-ce trop demander aux représentants de l'Etat et de la Région que de les supplier de desserrer un peu l'étreinte, à terme mortelle pour Mûr-de-Bretagne, de l'Aménagement de la RN 164 en voie rapide dans son secteur ?

Jean-Jacques PAJOT
Retraité

M.M. Bertho Marie Suzanne et Francis
Eurlan
Mûr de Bretagne

Non à la VARIANTE NORD ! Pourquoi ?

Cette variante Nord : par quelle magie est-elle sortie du chapeau de la DREAL

Le remembrement des terres agricoles (1955/1960) a effacé le bocage breton pour développer une agriculture dynamique et mécanisée.

Aujourd'hui, par la mise à 2x2 voies de la 164, une volonté politique, les maîtres-mots "sécurité - rapidité - efficacité" reviennent démanteler les grandes parcelles créées et nécessaires aux exploitants, aux éleveurs, afin de répondre aux normes exigeantes d'une agriculture moderne et de plus en plus mécanisée.

Mûr et ses environs sont en milieu rural !!!

Sur ce tracé Nord, des exploitants sont touchés en plein coeur de

leur vie active, par la prise d'hectares, outil central de leur activité. Deux habitations principales, deux sièges d'exploitation et bâtiments d'élevage sont aussi issés en plein coeur : proximité immédiate de cette Variante Nord. Ce même tracé va couper en diagonale nombre de parcelles. Toute diagonale est incompatible avec la pratique culturale d'aujourd'hui. Pas de réserves sur la commune. Et l'actualité nous fait prendre conscience des difficultés de notre bassin agricole : surface totale agricole impactée : de 52,31 à 53 ha 71 !

Dernière notre habitation principale, la terre a une histoire :

- toujours familiale et exploitée par le GAEC Le Sergent
- reconnue pour sa qualité de rendement : le classement des terres impactées par la Variante Nord est supérieur à celles de la Variante Sud
- valorisée par l'exposition plein Sud
- une pente drainant des sources ; des problèmes récurrents d'écoulement des eaux (CD35 - Voie Verte), voire zone de catastrophe naturelle (vérifiez en Préfecture !)

Alors comment ne pas réagir, s'interroger sur l'avenir, quand nous entendons les représentants de ce projet déclamer :

1. d'abord, "nous" choisissons le tracé
2. dans un second temps, "nous" peaufinons, réajustons : études hydrologiques... bassins de rétention... déblais... talus... merlons....

Quelle aberration cette Variante Nord

De plus, nous nous interrogeons sur l'accès à la parcelle ZC n°58, chemin d'exploitation n°5, où nous coupons du bois de chauffage. Rappelons qu'à l'origine la surface boisée était de 2 ha 80 ; à ce jour il en resterait : 63 ares

Ce tracé Nord va aussi concourir à un isolement certain et irréversible de Mûr de Bretagne. Les responsables communaux ont à coeur de redynamiser le Centre-bourg. Avec ce tracé, adieu la vitalité liée au passage du Tour de France, à l'Assec 2015 du lac de Guerlédan.

A l'heure où les commerces vont et viennent... où des services se réduisent... où les emplois se font instables, comment un tracé qui ignore une commune rurale peut-il répondre à " l'objectif majeur d'un plan Etat/Région : améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne ".

Sommes-nous voués à disparaître pour privilégier "des camions" ?! Allez faire un tour du côté de Gouarec... de Saint-Caradec ! Nous ne voulons pas de ce type de " ville-morte " !

Il est aussi primordial de ne pas occulter la zone artisale de

Guergadic, bassin d'emplois divers, encore plus conséquent que celui de Coulhouze !

Indispensable encore de défendre la pérennité de notre patrimoine paysager comme historique tant à Ploërmel qu'à St Guen ! et proximité de le tracé Nord " les Jardins du Botrain " classés " Jardin Remarquable ". Au parcours à 18 thèmes, il faut mettre en exergue : le menhir, le puits (18e s) le rucher (18e s) en pierre, unique en Europe.

Tout tracé doit épouser le tracé actuel de la 164. Sinon il faut dénoncer le gaspillage d'argent public : dépenses (2007/2008) pour acquis de terres cultivables, bois, de 2 habitations principales (... quel délabrement depuis !...) ayant entraîné l'expropriation des familles.

Ces acquisition actées sont totalement exclues par la Variante Nord et Pont-Quemer, elles libèrent un vaste espace.

DONC, le carrefour actuel de Pont-Quemer présente une surface suffisamment étendue pour n'envisager qu'un SEUL ROND-POINT passant sous la 2x2 voies.

Marie Suzanne et Francis Bertho

Pour M. Mme David Bertho et Valérie

Pour M. Mme Solenne et Laurent Dreptin

GAEC LE SERGENT
Antun,
22 530 Mur de Bretagne

Nous refusons le projet Nord car l'avenir de notre exploitation est en danger. Nous avons un élevage de porcs avec une fabrique d'aliments.
Ce projet casse le parcellaire. Si nous perdons des hectares de terre, le plan d'épandage est remis en question et donc l'élevage de porcs. Et nous venons de réaliser de gros travaux

de mises aux normes ou de fu
l'estisse et LS

D nous avons besoin de Cerea o
ums f n mains. Dans ce contexte
er nomique difficile dans l nde agricole
nous n'avons pas le choix a l enem.

de l exploitation est compris et
donc l'a on c e ferme
th ver sur des sud agricoles
est en BS agronome. cons Végétales
avec pour projet de s'installer sur la ferme
quand o en hom notre retraite

Nous pensons qu'il faut tenir compte des
acquisitions de terres et de maisons déjà
réalisées par l'état

Enfin, il est normal que chacun défende
son bien mais le projet de la 4 Voies est
depuis des années.
Les riverains dans la zone Sud de Cunfu
Pontrohn et ont quemer ont réalisé des
achats, des aménagements ou des constructions
de maisons en toute connaissance de cause

l'aménagement sur place ayant été abandonné
la 4 Voies est éloignée du village.

Au Sud, un seul rond point sous
la 4 Voies suffit

GAEC LE SERGENT

Le Sergent Jacqueline
le Sergent

LE SERGENT Ar
Le Sergent

Photos sur la page suivante

GAEC LE SERGENT Suite

Voici un aperçu des terres agricoles situées sur le tracé nord. Ceux sont des terres à fort potentiel et adaptées aux méthodes culturales d'aujourd'hui

Il faut préserver le foncier

Concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016

REGISTRE

Commune de MÛR-DE-BRETAGNE

RN 164 – Mise à 2 x 2 voies

Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne

REGISTRE N° 2

RN164

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

RN164 – PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE (SECTION CAUREL - COLMAIN)
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

MÛR-DE-BRETAGNE

Notice d'information :

Du 18 janvier 2016 au 12 février 2016 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 6 communes. Il s'agit de Mûr-de-Bretagne, Caurel, Saint-Caradec, Saint-Connec, Saint-Guen et Saint-Gilles-Vieux-Marché.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin
Kermur
22530 Mûr de Bretagne
port. : 06 33 49 08 30
email : tom-tom_22@hotmail.fr

Bonjour,

Je suis olivier Lavenant, 32 ans, exploitant agricole au lieu dit Kermur, en Mûr de Bretagne. C'est également notre domicile avec ma conjointe, Maud Bachelot-Hourdin et nos deux enfants de 20 et 6 mois.

Je suis jeune agriculteur, installé en production laitière depuis 6 ans, après le départ en retraite de mes parents. Mon exploitation compte 66 ha de Surface Agricole Utile (SAU), pour 55 vaches laitières et la suite pour une production de 300000 l de lait. Mon système d'alimentation est basé sur le pâturage, et valorise pleinement les 42 ha accessibles du siège d'exploitation. Le reste des terres est à quelques kilomètres de distance et est plutôt destiné aux cultures de ventes.

Les études de voie rapide sur la N164 sont anciennes et je les avais pleinement intégrées à mon projet. Je perdais certes de la surface, mais l'emplacement prévu ne changeait pas la structure de l'exploitation et l'accessibilité aux différentes parcelles. Cela pris en compte, j'ai investi dans la construction de bâtiments d'élevage (stabulation vaches laitières, adaptée à mon système de production), le projet est aujourd'hui finalisé et une salle de traite adjacente est en cours de construction. Montant global : 235000 euros.

Les différentes variantes aujourd'hui proposées pour la mise en 2 x 2 voies de la nationale 164 remettent en cause la pérennité de mon exploitation et les tracés proposés sont plus près de la maison d'habitation ce qui induira des nuisances sonores importantes et une dépréciation de notre bien.

Pour information, notre maison est en travaux de rénovation avec une première phase presque finie dont le montant s'élève à près de 90000€ (d'autres vont suivre) en plus du montant d'achat de 140000€.

Quel que soit le tracé proposé, les parcelles situées de l'autre côté des projets ne seront plus accessibles à mes animaux. Il ne me restera que 14 hectares accessibles sur 42 (**soit 66% de pertes**).

Le système de mon exploitation est totalement remis en cause par la déstructuration parcellaire.

Les conséquences économiques sont énormes : hausse du coût alimentaire, hausse des charges de structures (investissement dans des stockages de fourrages, du matériel inadapté aux cultures nécessaires, stockage et épandage des effluents, temps de travail quotidien.....) le chiffrage de ces conséquences atteint plusieurs dizaines de milliers d'euros par an.
Pour exemple, la simple hausse du coût alimentaire de 40 €/1000 litres (aujourd'hui de 65, au lieu de 105 en moyenne) atteint une somme de 12000€ annuelle.

Les solutions qui se posent à moi sont limitées. Étant coincé entre une départementale et une 4 voies sur deux côtés et par une vallée de l'autre, les aménagements fonciers possibles ne feraient au mieux que remplacer les pertes dues au projet. La solution qui m'est proposée, à savoir l'élargissement du pont sur la D 767 me permettant de passer mes bovins ne me convient pas pour

deux raisons :

- cela induirait un trajet rallongé de **500 m, 4 fois par jour** pour atteindre les parcelles sus citées.
- ce passage débouche au sud du carrefour sur une parcelle de la commune qui m'est simplement prêtée pour entretien. Je n'ai donc **aucune sécurité sur l'avenir de cet accès**.

Le développement de l'exploitation est donc impossible à moyen et long terme.

Tous ces éléments mis bout à bout, la question de notre délocalisation totale avec toutes les indemnités dues se posent sérieusement pour vos services.

Une solution simple est possible : déplacer l'échangeur d'environ 250 mètres à l'Est, plus ou moins à l'endroit prévu dans le projet précédent de 1997. Quelques petits aménagements (boviduc) me permettraient ainsi de maintenir la structure de mon exploitation, son accessibilité, et donc son avenir et celui de ma famille.
Ce décalage n'empiète pas plus sur les zones humides, ni sur les habitats d'animaux protégés que les projets proposés. De même, il n'induit que peu de pertes supplémentaires pour mes voisins, et aucune qui ne puisse être compensée par un simple aménagement foncier.

Quelque soit le tracé choisi, la surface imputée est quasi similaire et c'est bien la position de l'échangeur et la scission de mon parcellaire qui est la clé de la survie de mon exploitation.
Il me semble dommageable de mettre en péril une exploitation de type herbagère qui se porte bien, même dans les conditions actuelles, particulièrement difficiles.

Cordialement,

Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin

Mr Georgeais Simon
Coët-Nohen-Braz
22530 Mûr-de-Bretagne

Je tiens à manifester mon opposition au tracé Nord de la mise en 2x2 voies de la 164

J'ai passé mon enfance et vacances chez mes grands parents, mon oncle et ma tante à la ferme de Curlan à Mûr. Très vite, j'ai été passionné par le milieu agricole. Je suis donc des études agricoles: BTS agronomie et productions végétales.

J'envisage de reprendre l'exploitation familiale au lieu dit Curlan mais le projet Nord remet en cause mon installation car aujourd'hui le foncier est primordiale dans la réussite d'une exploitation agricole

Pas de terre = Pas d'avenir en agriculture

Mme Le Gergent Noëlle
Curlan
Mûr de Bretagne
exploitante agricole en retraite

Je me oppose au tracé Nord car les conséquence sur ma famille sont un désastre
le projet nord touche les maisons d'habitation de deux de mes enfants, il met en péril l'exploitation agricole au point de vue foncier et pour l'élevage mais plus encore il met en cause l'avenir de mon petit fils Simon qui projète de s'installer sur l'exploitation familiale dans quelque années

Mme Le Gergent

Mr Le Sergent André
Kerlonalène
22 530 Mur de Bretagne

Je suis contre le tracé Nord car il passe à proximité de mon habitation.
Il n'a jamais été question d'un tracé Nord et il ~~n'a jamais~~ y trois ans j'ai entierement renové ma maison
Je fais parti du GAEC Le SERGENT et ce tracé va détruire nos terres, et notre elevage de Porcs.
Je ne pense pas perdre à la fois mon exploitation et ma maison

Le Sergent André

Mme Le Potier Valérie
Le Henmeur
22530 Mur de Bretagne

Je suis contre le Tracé Nord car lorsque nous avons acheté notre maison il n'avait jamais été question d'avoir une 2x2 voies près de chez nous.

Ce tracé va engendrer une grosse perte pour les 2 exploitations situées sur ce tracé Nord alors que le tracé mixte ou Sud cela serait réparti sur 8 voir 9 exploitations agricoles.

Le tracé mixte ou Sud développera beaucoup plus la commune de Mur point de vue économique, industries - commerces restauration tourisme.

Mme Le Potier Valérie

Mme LE SERGENT Jacqueline
LE Bas de la Ronde
22 530 Mur de Bretagne

Je m'oppose au tracé Nord car il passe tout près de mon habitation que j'occupe seulement depuis 8 ans

j'ai obtenu mon permis de construire il y a 10 ans et on ne m'a jamais parlé d'un projet de route dans cette zone.

De plus ce tracé sépare mon habitation de mon exploitation agricole toute proche (GAEC LE SERGENT) dont je suis partie et où je travaille tous les jours

Ce tracé met aussi en danger mon avenir professionnel puisque le GAEC LE Sergent est durement impacté par le projet Nord.

Ce tracé est une double peine puisque nous avons deux maisons d'habitation et notre outil de travail mis en péril

C'est beaucoup trop pour une même famille.

Alors non au projet Nord

Le Sergent

Le Potier Pierre
Le Hanmon
22530 Mur De Bretagne

Non au tracé Nord !!!

1) Je dois que nous sommes un pays riche
Merci d'utiliser les biens deja achetés par l'état
(Maisons, Garages, terre agricole.

2) La réunification des Pensés seraient mieux répartie
sur le tracé Sud au Mûrite.

3) Quand nous avons acheté il y a 20 ans, On ne parlait
pas du tracé Nord,
Ce n'est pas le cas. Jeunes gens de cinq
Ponts Cumes qui ont investie en bordure de la RN 164
ils durent bouger à cause dans Tenu
Car il me semble que la 164 était là avant eux !!!

4) Le tracé Sud du Mûrite commença des entreprises
dans la ZA de Guerlédan, Le tracé Nord c'est la mort !!!
empiète en forêts

Monsieur le Bris Maurice
Lierbotin NWR. NE 13 que

Le projet RN 166 sur le secteur certain Kerbotin Pont Quéméneur en zone d'habitations n'est pas acceptable. Une route en 2x2 voies en surplomb de 6 mètres à une courte distance de chez moi 25 mètres fait qu'il ne sera plus possible de vivre normalement de plus mes biens vont perdent de leurs valeurs

Alors que le passage par le Nord est plus simple - plus avantageux et plus couteux.

nous avons dans le projet aussi une ligne électrique souterraine - une ligne avec boitier téléphonique - le service d'eau de la ville qui s'étend à certain tout cela enterré sur l'accotement route du Tourdéac ainsi que la fibre optique

Le Bris

Marcel Berthu Propriétaire
Je suis contre le Tracé Nord -

Propriétaire d'une parcelle de Terre classée en T1, T2, T3, Exposée plein sud (au soleil) préconisée pour les cultures de céréales pour de bon rendement.

Dans ce Tracé ma parcelle est traversée dans le sens de la largeur en diagonale pas adapté à la mécanisation agricole actuelle Quel gachis.

Revenons sur la RN 164 une chose me chiffonne ! Il y a quelques Années des maisons ont été achetées les propriétaires priés de les quitter, des Terres achetées aussi Ces acquisitions précitées payées par l'état donc nos impots.

Le Tracé Nord c'est l'oubli Total du bourg de Hur avec toutes ses activités et les emplois qui vont avec.

Pont Gémer parlons en -

Un seul Rond-point serait suffisant, placé sous les quatre voies, donc gain de place.

C'est une disposition courante sur de nombreux Rond-Point dans le Département 22.

Je suis contre le Tracé Nord.

La Terre aux Agriculteurs

Marcel Bertho

Jackie Bertho

Frédérique Bertho

Jackie.

Monsieur et Mme Edy Jean-Claude
Pont Quemer
Mur de Bretagne

Résidant au village de Pont Quemer, Proche du carrefour RN 165, le projet sude et Mixte se rapproche de notre habitation.

La Proximité des ouvrages giratoires et voies en surélevations, nous inquiete.
La dépréciation de nos bien ne sera pas indemnisée.

C'est Pourquoi, nous demandons le tracé nord qui est plus court, moins couteux, moins nuisances pour les villages Pont Quemer, Curlan, Kerbotin et pour les murois.

Edy

Mr et Mme Michel JEGO
Kerbolin
22530 Mur de Bretagne

Le 11 février 2016

Pourquoi veut-on cette nouvelle voie en Centre Bretagne? Pour son développement, son désenclavement, raccourcir le temps de parcours.
Le tracé NORD répond parfaitement à ces impératifs. La ligne droite a toujours été le chemin le plus court pour se rendre d'un point à un autre. Ce tracé est logique, il assure une bonne rentabilité économique dans le temps avec à la clef, une réduction de gaz à effet de serre, allant dans le sens des directives COP21. Ce projet est moins coûteux de quatre millions d'euros. Cette économie permettrait peut-être la réalisation d'un demi-échangeur réclamé par Laurel. Le profit coupe les parcelles agricoles mais au sud aussi.

Dans ce cas, il ne faut pas faire cette route et laisser tranquille les Murois qui y sont installés depuis plusieurs générations.

Pour notre cas et celle des voisins, les tracés Sud et Mixte sont inacceptables. Une 2x2 voies passant à vingt cinq mètres avec un surplomb de 6 mètres devant une propriété voisine, à 45 50 mètres avec le même surplomb au niveau de chez nous, des giratoires placés à proximité des habitations, une voie transversale passant au pignon de notre maison.
Que restera t-il du bien vivre à Mur de Bretagne? Le mieux ne serait il pas de faire nos valises!

La voie de desserte avec ses giratoires et la voie transversale, complique l'accès vers la partie sud de Curlan, Z.A de Guergadic et l'accès vers l'échangeur du Coët-Prat.
Concernant l'éventuelle contournante Sud de Mur, la réalisation d'un échangeur à Pont-Quemen permettant l'accès direct aux voies Sud ou Mixte

semble difficilement réalisable. Ces projets ne sont pas intéressants aux vues des enjeux sur le milieu humain aux villages de Port-Quéma, Kerbotin et Curlan. La coupure de la partie Est de Mur avec l'agglomération est inacceptable.
Les tracés Sud et Mixte ne valorisent pas plus que le NORD le bourg de Mur de Bretagne : seul quelques maisons et le clocher émergent, le reste masqué par un rideau d'arbres.
La zone de Guergadic apparaît qu'à travers la végétation alors que le NORD offre un panoramique sur l'ensemble de la zone.
La consommation des terres agricoles est l'une des problématiques de ce projet. La constitution de réserve foncière est capitale. Des exploitations agricoles, sans repreneur, pour cause retraite, vont se libérer dans trois à sept ans sur le secteur Est de Mur de Bretagne et St Guen, permettront avantageusement de compenser ces restes.

Il faut que l'intérêt général prime avant tout sur l'intérêt privé et que les Murois qui subissent une dépréciation de leurs biens soient indemnisés à la hauteur du préjudice sans être obligés d'engager des actions juridiques.

Cette voie doit être une réussite. C'est une réalisation qui engagera l'avenir pour des décennies.

Mme

Mr. LAVENANT Michel
1 lat de la Porte d'en Bas
22530 Mur de Bretagne

Dans le projet de 2015 de la mise à 2x2 voies de la Nationale 164 Bis je souhaiterais que l'échangeur de Taul Haug soit repositionné là où il était prévu dans le precedent projet de 2006. Les terrains étant deja acquis par l'Etat et les sondages réalisés, de façon à preserver le maximum de terres agricoles accessibles aux vaches laitières. de Mr Lavenant Olivier jeune eleveur installé au lieu-dit Kermur à Mur de Bretagne je demande également de prevoir un accès aux génisses et vaches laitières aux prairies situées de l'autre coté du tracé de la 164 Bis.

Rolland Daniel
Suzan et Guy-Noël
Le Bas de la Lande
22530 Mûr de Bretagne

Que d'argent gaspillée pour nous, utiliser ce qui a déjà été acquit soit en partie ou en totalité Droit de l'économie alors nous sommes dans ~~dans~~ la période Restriction et ce n'est que le début lorsque une demande de permis pour un Hangar à la ferme en 1979.
Il nous était demandé un toit en couleur. puis ensuite pour le poulailler en 88 de même pour nous plus coûteux
= Zone sensible. Zone protégée
Et quand on voit maintenant ce tracé c'est loin d'être protégée

= Nous sommes impactés dans les terres au niveau du face de la maison à Jacqueline Le Sergent

Suzan Rolland

EARL BERTHO Stéphane
TREFFAUT
22530 MUR de Bretagne

Le projet de la RN 164 impacte directement 2 hectares de mon exploitation et d'autre part il restera 2,5 ha au dessus du projet qui seront inexploitables car trop de pente pour les cultiver. Aucun échange possible car cette parcelle se trouvera encerclée par le bois au dessus et la route en dessous.
A l'époque du premier projet, un boisement avait été envisagé, ~~qu~~ et aujourd'hui ?
L'impact final serait alors de 4,5 hectares.
Le 6 Février 2015, la SAFER a exercé le droit de préemption pour une surface de 4 hectares 89 à environ 500 mètres du projet de la RN 164 et à 800 mètres de mon exploitation.
La préemption de la SAFER avait pour motifs particuliers une demande de compensation foncière de la part d'exploitations agricoles devant subir des emprises foncières liées à la mise en 2 x 2 voies de la RN 164.

Que devient cette réserve foncière ?
La DREAL ne semble pas s'intéresser au devenir de cette réserve foncière préemptée par la SAFER.
L'état et la DREAL doivent davantage s'impliquer pour les compensations foncières.

Monsieur QUERO Gérard, domicilié 54 rue des ardoisiers à Mûr-de-Bretagne et exploitant la ferme de Rossuliet située au Nord de la RN 164. Bâtiments et terres entourent les maisons de Pont Dom Jean.

L'une de mes parcelles se trouve au Sud du projet et sera enclavée par la 2x2 voie. Un autre accès ou un échange de terre devra être prévu, un mandre mal par rapport au projet de voie de desserte (variante SUD). En effet, cette dernière prendrait place sur la voie communale existante desservant actuellement l'exploitation. Il s'agirait de six mille véhicules par jour pendant le temps des travaux, puis de cinq ou six cent véhicules pour relier en permanence la vallée de Poulancre à l'échangeur de Toulouge.

Cette proposition est inconcevable au milieu de l'exploitation tant pour la proximité des bâtiments que pour le déplacement des animaux de la ferme laitière, puisque les pâturages sont situés de part et d'autres de cette route.
La circulation des engins agricoles et des camions qui viennent à la ferme s'en trouverait aussi très perturbée et deviendrait même dangereuse.

A cinquante-huit ans je pense à la transmission de mon exploitation qui comprend un bâtiment pour vaches laitière et génisses. Ces installations répondent aux normes environnementales et ont un potentiel pour évoluer vers la vente en circuit court. Ce projet de voie de substitution rebuterait les candidats susceptibles d'être intéressés par la ferme. De plus, l'emprise de surface réduirait le plan d'épandage entraînant la réduction de la production laitière.

N'oublions pas que le très beau site de Pont Dom Jean permet l'épanouissement de la faune et de la flore et qu'il est fréquenté par de nombreux randonneurs. La destruction de cet endroit engendrait l'élimination de nombreux arbres tout au long de cette voie, ainsi qu'une pollution due aux résidus d'huile et de gazole à proximité de la rivière de Poulancre et du ruisseau de Rossuliet.

Pour conclure, j'exprime mon opposition quant à la réalisation de la variante Sud, sachant qu'il existe d'autres possibilités. Effectivement, des surfaces ont été acquises dans le bois dit "de la poule" ainsi que dans mes parcelles longeant l'actuelle RN 164 (côté droit à partir de la route de Saint Gilles Vieux Marché en direction de Rostrenen). Curieusement, ces terrains déjà achetés par les domaines ne sont pas utilisés dans les variantes proposées.

Dans les deux autres variantes (Nord et Mixte), le site de Goléron reste dans l'état. ~~Il serait~~

l'état. Il serait judicieux d'y envisager une aire de repos pour inviter les usagers à s'y arrêter et les inviter par des panneaux d'informations, à découvrir les communes environnantes et leur patrimoine. L'objectif étant de continuer à faire vivre nos villages.

Danielle et Gérard Quero

Quero

Pour Yannick, Elodie et Klervie QUERO

Quero Quero Quero

Mr LAVENANT loïc
Kerguillaume
Mur de Bretagne.

Quel que soit le Tracé retenu des Terres agricoles disparaissent. 15 agriculteurs murois ont des Terres de chaque coté de la route. Je pense quil est indispensable d'utiliser cet amenagement de la 164 pour faire un amenagement foncier afin d'ameliorer les exploitations existantes et regrouper les parcelles a coté des sieges d'exploitation.

loïc Lavenant

Le DROGOFF Jean Yves et Martine propriétaire des terres de la ferme du BOTRAIN.

Nous nous opposons à la Variante Nord.

la variante Nord à un gros impact sur 2 exploitations. alors que la Sud aurait un impact moindre sur plusieurs exploitations.

l'échangeur situé au Coat-Prat nous impacte sérieusement.

les parelles mal découpées de la Variante Nord laissent les terres inaccessibles à l'exploitation. et qui rendent impossible l'accessibilité à l'élevage laitier. et des terres inexploitables.

- diminution de la surface d'herbage situé proche du siège d'exploitation
- le projet Sud serait plus judicieux pour agrandir la zone artisanale de Guerguadic
A prendre en compte la situation familiale d'un couple de jeunes agriculteurs qui viennent de s'installer avec une exploitation mises aux normes avec des investissements importants

Merci de votre compréhension

Mr Bouffort Jean-Yves
Kerguistal d'en bruit
22530 Mur de Bretagne

Je soussigné Monsieur Bouffort Jean-Yves persiste à contester le tracé sud et Misc de la 2 fois 2 voies RN164 plusieurs raisons à cela.

grande emprise sur les parcelles.

- nécessité du plan d'épandage.

- proximité des bâtiments d'habitations (demande permis pour 5 logements locatifs)

- Bâtiments d'élevages stocage à céréales et fourrages

- coût de la restauration car la ligne droite reste le plus court chemin pour aller d'un point a un autre et ici ce n'est pas le cas nous sommes en présence du plus long

- un parc éolien étant aussi en projet il y aurait incompatibilité avec cette variante sud

restant a votre disposition recevez Monsieur mes salutations distinguée

Association RN 164, Mur de Bretagne
Président Michel IEGO
Kerbotin
22530 Mur de Bretagne

à

DREAL

Mesdames, Messieurs,

Nous soussignés, habitant-e-s et riverain-e-s du village de Curlan et ses environs en Mur de Bretagne, faisant connaître notre contribution constructive à la réalisation des travaux de la mise 2x2 voies de la R.N. 164.

Il convient en premier lieu de rappeler que les procédures antérieures, engagées il y a deux décennies, en vue de la réalisation de ce projet, furent conduites à l'époque selon les règles qui ne prévoyaient pas l'association étroite de la population à la concertation. Ainsi, peu de riverains du village de Curlan avaient eu connaissance du tracé retenu, tracé à partir duquel furent engagées les acquisitions foncières. Il n'est pas moins vrai que cet argument n'est pas opposable du point de vue de l'utilité publique du projet car, d'une part, ces réserves ne résultent pas de concertations telles qu'elles se pratiquent aujourd'hui et, d'autre part, celui-ci n'est pas non plus le moins consommateur d'espace.

En terme d'analyse des avantages et inconvénients de deux scénarios envisagés, l'hypothèse de la variante mixte passant au droit de Curlan et celle de la

variante nord présentent toute deux une bonne manière de répondre aux enjeux environnementaux liés au franchissement du Poulancre tout en s'inscrivant dans l'enveloppe financière (100 M€) prévue pour le projet

La variante mixte, du point de vue de son impact sur les habitations de Curlan et Kerbotin, sur la valeur de ces propriétés et sur leur isolement du bourg de Mur de Bretagne impacte un plus grand nombre de personnes et de familles. Cette variante est plus défavorable pour l'enjeu humain en passant près de Port-Quema et en isolant Curlan du reste de la commune de Mur de Bretagne

En termes de consommation de terres agricoles, la variante nord est moins consommatrice d'espaces et s'il est vrai qu'il convient de prévoir des mesures d'accompagnement pour les exploitations impactées et en particulier pour les deux exploitations les plus touchées, cela sera aussi le cas pour la variante mixte impactant particulièrement Curlan. En outre, cette variante aurait plus d'impact sur le paysage car elle marquera le secteur de la vallée de St Guen.

En termes d'économies, il apparait ainsi que la variante nord serait la moins chère et la moins consommatrice d'espace tandis que la variante mixte, la plus impactante pour Curlan serait plus complexe, plus impactante au plan visuel et nécessiterait un passage dans le secteur valorisé au sud de la zone d'activités de Guerguadic.
En tenant compte des enjeux humains dans le secteur de Curlan, et en considérant que les dommages agricoles doivent pouvoir être traités par les dispositions necessaires (comme des échanges ~~financiers~~ fonciers et aménagement foncier) la variante NORD présente aussi un avantage incontestable.

A partir de ces critères objectifs ci dessus rappelés, nous nous prononçons en faveur du scenario « NORD » en l'assortissant du souhait d'une prise en compte

particulière des incidences de ce tracé sur les deux exploitations impactées

Dans l'attente d'une décision juste, dans l'intérêt de de tous, veuillez agréer, Mesdames, Messieurs l'expression de nos sentiments distingués

Fait à Mur de Bretagne le 12 février 2016

LE PRÉSIDENT

Suite du registre n° 2

Gaec de Coët-Drian
Mr Léauté Serge
Mr Léauté Gilles
Mr Léauté Hervé
Mme Léauté Réjane
Coët-Drian 22130 Mûr de Bretagne

Mesdames, Messieurs

Déja touché par le projet initial de la mise en 2x2 voies de la RN164 sur l'exploitation de Bizidel et sur celle de Botmin. Nous remarquons que le contournement par le Sud de Curlan nous pénalise à nouveau par l'emprise de terres agicoles sur deux parcelles avec des délaissés.

De plus ce projet de variante Sud ou mixte détruit un bâtiment de stockage de céréales d'une surface de 800 m² pouvant contenir plus de 16000 qx pendant 8 à 9 mois de l'année, s'ajoute à cela une plate forme bétonnée de plus de 120 m² où l'on peut stocker notre fumier de bovin pendant l'hiver au dessus d'une fosse à lisier couverte d'une capacité de 60 m³ pour récuper les jus. Ce site comporte également un silo à maïs d'une surface de 150 m² avec des murs en bauché d'une hauteur de 1 m 50

Combien de milliers d'euros faudra t'il pour reconstruire ce site et ou ?

c'est pour cela que les quatres associés du Gaëc de coët-Drien demandent que le passage de la 2x2 voies passe par le nord de curlan.

Salutations distinguées.

Fait à Rû Le 12 Fev 2016.

Mr et Mme Léauté gilles
Kerbonalère 22830 Mur de Bretagne

Mesdames, Messieurs

Habitant la maison du calvaire à Kerbonalère depuis plus de vingt ans avec ma famille, ma femme et mes quatre enfants. Le Projet de la mise en 2x2 voies de la RN164 par le sud de Curlan m'a été annoncé courant l'été 2015.

Ce projet mixte est inadmissible pour nous, un rond point à moins de 30 m coté sud-est de la maison et la futur route surélevée de 5.6 mètres et à moins de 80 mètres de distance coté nord ouest

Comment peut on imaginer voir un tel projet en face de chez soi.

Pour nous, le projet nord est beaucoup plus logique et nous protège de toutes nuissances sonores et polluantes, et je ne vous parle même pas de la dépréciation de mes biens

C'est pourquoi, je demande que le projet nord soit retenu.

Salutations distinguées

Fait à Mur le 12 Fev 2016

Rennes, le 11 janvier 2016

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Poursuite de l'aménagement à 2 2 ! oies de la RN "#$ Se%teur de M&r'de'(retagne

) an%cement d*une %on%ertation +u, li- ue %om+lémentaire

Du ". /an! ier au "2 0é! rier 21"#2un nou! eau tem+s d*é%3anges et d*in0ormation est organisé sur le +ro/et de la mise à 2 2 ! oies de la RN"#$ dans le se%teur de M&r'de' (retagne4 Il +ermettra au 3a, itants des %ommunes %on%ernées2 au %olle%ti! ités2 et à tous les usagers de la RN"#$ de +rendre %onnaissan%e des études %om+lémentaires et de s*e +rimer sur les nou! elles ! ariantes du +ro/et4

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibili é e le développemen du ! en re " re a#ne es un objec i$majeur de l'%a e de la Ré#ion " re a#ne &ce son ainsi pr' s de 2( ) * + de crédi s ,don 14- * + pour la par ie cos armoricaine. / ui on é é inscri s dans le ! on ra de 0lan 1 a 2Ré#ion ,! 01R. 201- 2020 pour / ue l'ensemble des proje s en cours se concré isen 3 L'1 a e la Ré#ion " re a#ne son mobilisés pour $aire avancer l'ensemble des opéra ions, dans le respec des objec i$s de calendrier $xés, ou en veillan à la / uali é de la concer a ion e à la prise en comp e des enjeux de c4a/ ue erri oire3

Le proje d'aména#emen au niveau de * 5r2de2' re a#ne, / ui concerne une sec ion de 116m de lon#ueur environ, se si ue en re ! aurel à l'oues e ! olmain à l'es 37 reliera la dévia ion de ! aurel à la dévia ion de 8ain 2 aradec3

La 9R1: L " re a#ne a en amé les é udes préalables à la déclara ion d'u ili é publi/ ue e , apr' s un dia#nos ic ec4ni/ ue e environnemen al comple , a é udié di$$éren es varian es de racé3

; ne premi' re concer a ion publi/ ue s'es enue du 10 juin au 11 juille 20143 1lle avai soumis au public rois varian es de racé ,<: ména#emen sur place =, < Nord =, < 8ud =. &l'objec i$é ai d'en re enir une pour l'appro$ondir e la soume re ensui e à une en/ u> e publi/ ue préalable à la déclara ion d'u ili é publi/ ue3
Néanmoins, si ce e concer a ion a condui à éliminer la varian e <: ména#emen sur place =, elle n'a pas permis de dé#a#er un consensus su$$san sur une des varian es < Nord = ou < 8ud =3 L'%a a donc mené, pendan l'année 201- , des é udes complémen aires, dans l'objec i$de $ournir des élémen s plus dé aillés $acili an la comparaison e le c4oix de la varian e, mais aussi de c4erc4er, si possible, des pis es d'op imisa ion pour minimiser les impac s3

Les résul a s de ces appro$ondissemen s $on l'obje d'une %on%ertation +u, li- ue %om+lémentaire sur le proje , or#anisée du ". /an! ier au "2 0é! rier 21"#4

: l'issue de ce e nouvelle p4ase, il s'a#i oujours pour l'%a , en lien avec la Ré#ion " re a#ne, de re enir une varian e / ui sera appro$ondie3; n bilan de la concer a ion sera é abli e rendu public3

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. 7.49.57

Comment s’informer ?

0endan ou e la durée de la concer a ion, il es possible de consul er le dossier correspondan / ui présen e les é udes menées e les scénarios d’aména#emen é udiés &

2 direc emen dans les mairies de ! aurel, * 5r2de2' re a#ne, 8ain 2? illes2@eux2* arc4é, 8ain 2 ? uen, 8ain 2 onnec e 8ain 2 aradec

2en le éléc4ar#ean sur le si e de la 9R1: L " re a#ne &
4 p&XBBB3bre a#ne3developpemen 2durable3#ouv3$A3

C3a%un est in! ité à +arti%+er à la 5

réunion +u, li- ue
or#anisée le mer%edi 26 /an! ier 21"7 à ". 381,
à la Calle aux Loisirs, Rue de la raversi' re D22- (0 * 5r2de2' re a#ne

Et pour s’exprimer ?

! 4acun es invi é à $aire connaEre son opinion ou poser ses / ues ions &

- par courriel à l'adresse suivan e RN1642mur2de2bre a#neF developpemen 2durable3#ouv3$
- dans les re#is res d'expression disponibles dans les mairies de ! aurel, * 5r2de2bre a#ne, 8ain 2? illes2@eux2* arc4é, 8ain 2? uen, 8ain 2 onnec, pendan la période de concer a ion
- par courrier à l’adresse suivan e &9irec ion ré#ionale de l’environnemen de l’aména#emen e du lo#emen ,9R1: L. de " re a#ne 210, rue * aurice Gabre D! 8 H6- 1- 2(- 06- Rennes ! edex

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. 7.49.57

La nouvelle association invite fortement les riverains de la future RN 164 à déposer leurs remarques à la mairie avant vendredi.

À la suite de la concertation publique du 27 janvier à propos de la déviation de Mûr-de-Bretagne liée à la RN 164, une nouvelle association de défense des droits des riverains a été créée. Associa.Nal.164 a réuni ses membres mercredi, pour échanger leurs avis sur les propositions des tracés nord, sud et mixte. Différents points de vue ont été avancés. Pêle-mêle : « Nous devons tenir compte des investissements faits dans le passé avec l'aménagement de l'actuelle RN164 ». « Le tracé sud permet de desservir la zone d'activité de Kergadic, bassin d'emploi du secteur ». « Le tracé sud justifierait les expropriations actées dans le passé ». « La variante sud permet de répartir les préjudices sur sept exploitations, au lieu de tout faire peser sur deux seulement, très durement impactées ». « Il y a eu en six mois, près de deux millions de visiteurs à Guerlédan, avec le tracé nord, Mûr-de-Bretagne ne serait plus vue de la route avec un impact économique négatif ». De nombreuses questions portent sur le devenir de certains sites, comme les rochers de schiste du XVIIIe siècle, classés patrimoine historique, ou le manoir de Botrain, du XIIIe et restauré au XVIIe, le menhir et le jardin remarquable.

Jusqu'à vendredi pour s'exprimer

Parmi les participants, certains ont fait remarquer n'avoir jamais été informés de la tenue de la réunion de concertation. Albert Gremy, le président, a indiqué : « La date buttoir pour donner son avis à la mairie est le 12 février. Il est urgent d'y aller ».

Contact Tél. 02.96.26.31.25.

Mûr-de-Bretagne

Toul'houz. Violente collision au carrefour

Les services de la DIR Ouest et de la Gendarmerie étaient présents sur les lieux.

Hier vers 15 h, un accident de la circulation routière s'est déroulé au carrefour de Toul'houz, sur la RN164. Il a mis en cause deux véhicules. Le premier venait de Mûr-de-Bretagne, le second circulait vers Loudéac. Avec la pluie battante, la visibilité était réduite et la chaussée glissante. Malgré la violence du choc, les deux occupants de chaque véhicule s'en sont sortis indemnes, mais choqués. Les voitures sont en revanche hors d'usage. Les services de la DIR Ouest et les militaires de la Communauté de brigade de Gendarmerie de Corlay étaient sur place pour sécuriser les lieux jusqu'à l'enlèvement des épaves. Le trafic a été perturbé sur la nationale, pendant 90 minutes environ.

Ty Blues Garage. Soïg Sibéril en concert ce soir

Le Ty Blues Garage de l'association Les Arts'scènes propose une nouvelle programmation ce soir. La scène sera placée sous le signe de la musique celtique avec à la guitare, un spécialiste de l'Open Tuning ou accord ouvert : Soïg Sibéril, ci-contre (photo DR), qui a depuis de nombreuses années, porté la guitare celtique sur le haut du pavé en lui donnant ses lettres de noblesse avec le fameux accordage Dadgad.
Ouverture des portes, à 18 h, pour un concert à 20 h 30. Tarif : 5 €. Renseignements : tél. 09.53.54.19.60 ou 06.52.39.95.22.

Merléac

Projet minier. Eau & Rivières dénonce « une marginalisation des associations »

Sollicitée par le Préfet des Côtes-d'Armor pour participer aux comités d'information et de suivi mis en place pour les permis de Loc Envel et de Silfiac, l'association Eau & Rivières de Bretagne s'étonnait de ne pas figurer dans le suivi mis en place en janvier, pour le permis de Merléac, alors même qu'elle avait « participé, au printemps 2014, à la procédure de consultation du public ».
« L'association a donc récemment demandé de pouvoir assister ce 12 février, à la réunion de ce comité de suivi », précise le président Dominique Avelange dans un communiqué. Et d'ajouter : « Par courrier du 10 février, le Préfet des Côtes d'Armor vient d'opposer un refus à cette demande. Alors même que la composition du comité de suivi marginalise les associations qui n'y comptent que deux représentants sur 40 membres, Eau & Rivières de Bretagne condamne vigoureusement ce refus préfectoral ». Pour l'association, cette décision « contredit l'esprit d'ouverture et de transparence dont l'État se revendiquait dans la gestion des permis de recherches minières menées en Bretagne. Elle ne peut que renforcer les craintes et inquiétudes des riverains, des élus, et des citoyens, à l'égard de ces projets ».

À SAVOIR

UZEL-PRÈS-L'OUST

Dîner spectacle. Aujourd'hui, de 19 h à 23 h. Complet.

Loto (précision). Le loto de l'AAPPMA, animé par Henri, aura lieu, à Kastell d'Ô, le vendredi 19 février, à 20 h 30. Nombreux bons d'achat à gagner et séries.

Salon de l'agriculture de Paris. Sortie en car organisée par la SHR, au départ du Palais des congrès de Loudéac, le 1er mars, à destination du Salon de l'agriculture. Sortie payante comprenant le car et l'entrée au salon, ouverte à tous. Réservations obligatoires par téléphone auprès de J.-P. Duault, président, au 06.89.69.95.03, avant le 22 février.

SAINT-GUEN

Réunion publique commune nouvelle. Mercredi 24 février, réunion, à 19 h, à la salle des fêtes, animée par Romain Boutron (maire des Moulins, vice-président du conseil départemental) ; Anne Charles, maire déléguée de La Ferrière ; Françoise Le Fur, maire déléguée de L'Hermitage ; Jean-Pierre Le Goff, adjoint au maire de Ploeuc - L'Hermitage ; Franck Le Provost, directeur général des services de la Cidéral.

MÛR-DE-BRETAGNE

Réunion publique commune nouvelle. Mardi 23 février, réunion à 19 h au foyer culturel, animée par Romain Boutron (maire des Moulins, vice-président du conseil départemental) ; Anne Charles, maire déléguée de La Ferrière ; Françoise Le Fur, maire déléguée de L'Hermitage ; Jean-Pierre Le Goff, adjoint au maire de Ploeuc - L'Hermitage ; Franck Le Provost, directeur général des services de la Cidéral.

Mûr-de-Bretagne

RN164. Le tracé mixte retenu par le conseil

Jeudi soir, Hervé Le Lu, maire, réunissait son conseil municipal avec à l'ordre du jour, un avis à donner sur le choix du tracé de la future RN164, à l'issue de la consultation supplémentaire.
Le maire a ouvert les débats : « Il y a eu beaucoup de passages à la mairie par les personnes impactées par les trois scénarios envisagés. Il nous faut pourtant nous positionner ». Une dizaine de personnes impactées par la future déviation de la RN164, assistaient, d'ailleurs, à la séance.
Pour Jean-Luc Cadoret : « La variante Sud écrase un village. Les variantes Mixte ou Nord donnent des ponts dans la vallée de la Poulancre. Le coût est plus maîtrisé avec le tracé Nord, mais il y aura des problèmes de foncier. Entre le choix des gens et celui des terres, je choisis les gens. La vue de la commune n'est pour moi pas à considérer. Quand je suis sur une quatre voies, je ne la quitte pas parce que je vois un clocher. Je suis pour le Nord ». Julien Videlo intervenait aussi : « Je tiens à demander que la route impacte le moins possible l'activité agricole ». Marianne Lorette indiquait : « Je ne me sens pas capable de choisir qui sera impacté ou non. On doit décider sur de l'humain ».
Le vote à bulletin secret a donné trois voix pour le tracé Nord, huit pour le Mixte, aucune pour le Sud et sept abstentions ou blancs.
Halles couvertes. Une présentation sommaire du permis de construire avec plans a été faite présentant trois zones distinctes pouvant chacune accueillir deux marchands. Un bloc sanitaire sera construit, le tout en respectant l'architecture existante.
AD'AP. L'étude d'accessibilité des bâtiments publics prévoit une intervention sur six années pour un montant de 180.000 € environ. La mairie, le groupe scolaire, les toilettes de la mairie seront prioritaires pour 2016. 40 % des travaux seront effectués en interne. Le projet est adopté avec deux abstentions.
Intercommunalité. Attribution de compensations définitives 2015. Pour Mûr de Bretagne, le montant sera de 380.588 €.

Plouguenast

Conseil. Densifier l'habitat en centre-bourg

Compte rendu du conseil municipal qui s'est déroulé mercredi soir sans doute pour la dernière fois dans la salle Pierre-Martin.
PLUI. La finalisation de la commission de travail intercommunale a été présentée avec pour Plouguenast l'objectif d'ici 2030 de réaliser 156 à 172 logements sur un espace estimé entre 11,5 et 14,1 hectares. Le but est d'empiéter le moins possible sur les terres agricoles et de densifier le bourg en utilisant les « dents creuses » : 35 % des terrains se situent sur de l'existant, 43 % sur des terrains à réorganiser et 22 % seulement en extension urbaine. L'étude sur les zones humides a pris beaucoup de retard, le bureau d'études missionné par la Cideral va être relancé.
Nouvelle mairie. Seuls les travaux de la salle du conseil n'ont pas été finalisés, cela devra l'être avant l'arrivée du mobilier le 29 février. Une porte ouverte sera organisée le samedi 5 mars. L'inauguration officielle se déroulera le samedi 9 avril.

Un sens interdit a été installé à l'angle de la rue du stade et de la rue des écoles afin de fixer en sens unique la rue qui va de la nouvelle mairie vers le cinéma

Agence postale communale. La Poste reporte l'ouverture de l'agence au 1er avril car ils n'ont pas installé la ligne analogique et la ligne ADSL. Le bureau de poste actuel reste donc ouvert. La nouvelle boîte aux lettres devant la mairie a été choisie comme pour les sites classés, afin de s'intégrer au mieux devant la mairie.
Circulation. Un sens interdit a été installé à l'angle de la rue du stade et de la rue des écoles afin de fixer en sens unique la rue qui va de la nouvelle mairie vers le cinéma.
CAUE. Les 10.000 € attribués par le Conseil départemental vont servir à élaborer le cahier des charges pour la consultation puis le choix d'un cabinet d'architectes extérieurs pour la réalisation de la phase 3 de l'aménagement du bourg. Les travaux ne devraient pas débuter avant juillet 2017.
Microcrèche. Le projet de Plouguenast est en début de réflexion sur le site à retenir, le mode de gestion avec un aménagement entre 2018 et 2019.
Commune nouvelle. Les réunions se poursuivent avec les communes de Langast et de Gausson. La prochaine aura lieu le 30 mars. Le conseil a voté une motion de soutien aux agriculteurs et à leurs familles.

Uzel-près-l'Oust

Centre de loisirs. Vive les vacances !

La première semaine de vacances au centre de loisirs de l'Oust s'est achevée hier en chansons et danses sur le thème de la Nouvelle star. Et les enfants sont prêts pour la seconde partie des vacances sur le thème du Nouvel an chinois. Renseignements auprès du Sivu, au deuxième étage du Pavillon Météor. Contact : Carole Schnaiderman, tél. 02.96.28.83.09. Reprise de la garderie du mercredi après-midi au Pavillon Météor, mercredi. Inscription auprès de Carole.

Corlay

Pier an Dall. Les collégiens au lycée

Dans le cadre de la liaison collège lycée, les élèves de troisième de Corlay ont passé la journée de vendredi au lycée F.-Bienvenue de Loudéac. Le matin, ils ont été répartis en petits groupes dans des classes de seconde et ont pu découvrir des enseignements généraux ou professionnels. L'après-midi a été consacrée à des travaux de groupes sur le thème « Les noces en Bretagne au cours des temps ». Ces activités, qui seront poursuivies au mois de mars, sont l'occasion d'échanger avec une classe de seconde.

RN164. Le comité de défense réagit

22 février 2016

L'actuelle RN164 passe près des habitations. Un des futurs tracés la ferait en plus passer sur un talus de plus de 6 m de haut, ce qui gênera les riverains.

Jeudi soir, l'association RN164 Mûr-de-Bretagne a fait le point après la réunion de concertation. Michel Jégo, son président, et Pierre Dubois, vice-président, ont partagé leurs conclusions. L'association avait été créée en 2015 par les riverains du secteur Est de Mûr-de-Bretagne et ses environs, suite à la présentation de trois propositions de tracé de mise à 2x2 voies de la RN164. « Deux projets, le tracé Sud et le tracé mixte inquiètent car ils passant à proximité des habitations. Certains riverains se retrouveraient avec une route située à 25 m de leur façade, avec un talus de 6 m de haut au moins », a rappelé le président.

Impacts négatifs

Le collectif énumère les aspects négatifs. « Les impacts sur l'humain seront multiples : nuisances sonores, visuelles et pollutions. La zone de Curlan sera coupée de la commune et son accès, comme pour la zone artisanale de Guergadic, sera compliquée. L'effet vitrine de la zone d'activité sera nulle, car située dans un creux. Un grand nombre d'agriculteurs sera impacté avec, même, une destruction de hangar et le passage de route à moins de 10 m d'une exploitation ». Les riverains connaissant bien le secteur pointent aussi la construction en zone humide. « En 1993, la zone de Pont Quemer était sous les eaux. La construction d'une route surélevée créera une digue qui risque de faire monter l'eau encore plus haut ».

Le tracé Nord privilégié

L'association veut le tracé Nord en ligne droite, plus court de 0,425 km et coûtant 4.000.000 € de moins. « Cette économie permettait de réaliser le demi-échangeur de Caurel. Surplombant la vallée, ce tracé mettra en valeur la ZA de Guergadic tout en préservant les riverains des nuisances. Les incohérences du projet ont fait monter notre colère et nous refusons les tracés Sud et Mixte. Nous espérons une nouvelle concertation et une prise en compte de notre position ». Le bureau du comité est composé de Michel Jégo, président ; Pierre Dubois, vice-président ; Annie Frelaut, trésorière, et Marilyse Méhauté, secrétaire.

Saint-Guen

OF 16-02-15

Le conseil donne son avis sur la RN164

Mickaël Dabet, maire, a rappelé à l'assemblée le tracé des variantes proposées : l'aménagement sur place, la variante nord et la variante sud. Les trois ont des points communs : la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD767, l'autre à l'est, avec la RD81, et l'élargissement à 2X2 voies de la déviation de Caurel, sur 2,3 km, à l'extrémité ouest du projet. L'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude est envisagé.

Une variante mixte avait été proposée lors du comité de suivi, en juin 2015. Cette variante emprunte le tracé de la variante nord, pour la partie ouest, et de la variante sud, pour la partie est. Le conseil était invité à prendre position, sachant que **« tous les tracés impactent la population ».** Après discussion et délibération, le conseil s'est déclaré favorable à la variante mixte améliorée, proposée dans un courrier du 30 novembre 2015. Privilégiant le passage par Pont-Quémer, cette variante prend en considération la reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'État après expropriation et la limitation de l'impact à Curlan par la suppression du rond-point, en conservant le tracé de l'actuelle RN164.

Ainsi, l'aménagement d'un seul rond-point à Pont-Quémer sera suffisant ; ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale pour un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités. Le conseil a sollicité les services de la Dreal pour maintenir le demi-échangeur à Caurel et lui a demandé de produire une infographie permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie, à hauteur de Curlan - Pont-Quémer en particulier.

ouest france
Justice et Liberté

RN164 : vers une nouvelle concertation publique

Mûr-de-Bretagne - 20 Octobre 2015

Le conseil municipal (quatre abstentions de la minorité) a pris acte du pro et de bilan de la concertation publique qui a été menée du 10 uin au 11 uillet 201! concernant le pro et d'aménagement de la #$1%& dans le secteur de Mûr-de-Bretagne&entre ' aurel et ' olmain( )l a cependant déploré l'absence d'a*is des acteurs économiques locau+ situés sur les , ones d'acti*ités(

)l semblerait qu'- ce our que la . irection #égionale de l'/ n*ironnement&de l'0ménagement et du Logement (. #/ 0L) planc1e sur une nou*elle solution tec1nique (un pro et mi+te de la dé*iation sud) et qu'une nou*elle concertation publique sera lancée en an*ier(Le conseil municipal sera donc amené - en rediscuter(

Saint-Guen

RN 164 : La Dréal propose une variante à Mûr

La Direction régionale de l'environnement et de l'aménagement a émis une contre-proposition pour l'aménagement de la section Saint-Caradec-Mûr de la RN164

12/11/2015 à 09:32 par podevinjean-franois

Les trois variantes proposées initialement par la Dréal. -

Le feuilleton de l'aménagement de la RN 164 se poursuit. La Dréal vient en effet de proposer une variante aux tracés Nord et Sud déjà présentés aux élus et à la population locale. Cette variante dite "mixte" entraînera la création d'un giratoire au coeur même du village de Curlan.

"Impensable" estime Hervé Le Lu, maire de Mûr, très en colère contre ce revirement de l'Etat et qui y voit une tentative d'imposer en réalité le tracé Nord.

« **Le tracé Nord pénalise Mûr car il ignore la commune, mais aussi St Gilles à cause du viaduc pharaonique qu'on veut faire au-dessus de la vallée de Poulancre.** » D'où le choix du tracé Sud qui passe plus près du Pont Quemer. « **C'est le tracé le moins pénalisant** ». En outre, ce tracé aurait l'avantage de s'asseoir sur des emprises foncières entre Curlan et le Pont Quemer qui ont déjà été retenues (et achetées) par l'Etat, qui a en son temps procédé à l'expulsion des propriétaires de l'époque…

Le maire de Mûr ne décolère pas après le tracé mixte « **complètement ubuesque en raison des gênes qu'il va occasionner à Curlan et qui sont autrement plus importantes** ». Et il en arrive à se demander « **s'il ne s'agit pas là d'un projet épouvantail. Il s'agit de nous proposer quelque chose d'invraisemblable pour mieux nous faire avaler le projet Nord dont nous ne voulons pas…** »

Fin novembre, une réunion du comité de suivi se déroulera, durant laquelle le tracé mixte devrait être officiellement présenté. Et en janvier la nouvelle enquête publique démarrerait. **Plus de détails dans notre édition de ce vendredi 13 novembre.**

»00000 Saint-Guen | »00000 Mûr-de-Bretagne | »00000 Caurel | »00000 Loudéac | »00000 Saint-Caradec

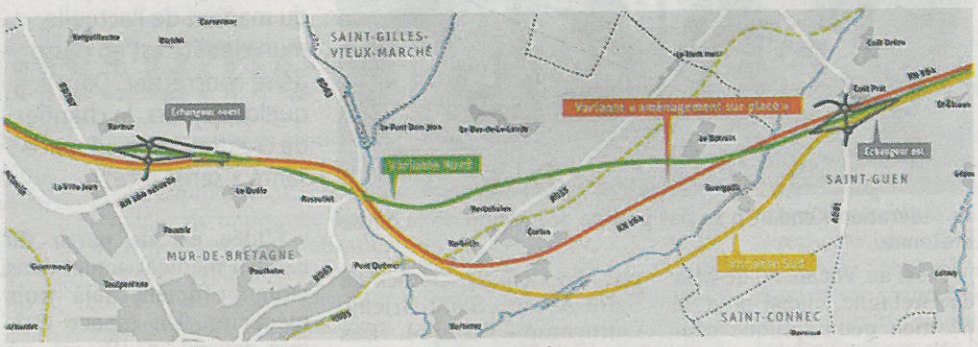
podevinjean-franois

Nous contacter

RN 164 > Une contre-proposition

La Dréal propose une variante

La moutarde commence à monter au nez des élus de Mûr à propos de la RN 164. La Direction régionale de l'environnement et de l'aménagement a en effet émis une contre-proposition pour l'aménagement de la section Saint-Caradec-Mûr qui est loin de faire l'unanimité.



Les trois variantes proposées initialement par la Dréal.

« On croit rêver : c'est la Dréal elle-même qui a pondu trois variantes pour l'aménagement de la RN 164 et qui tout d'un coup, se dit : à ben tiens, on a mal fagotté le projet, en voilà un autre… » Ce constat un tantinet ironique masque en fait la colère du maire de Mûr, Hervé Le Lu. Il a aujourd'hui l'impression qu'on se moque du monde…

Pour saisir l'objet de son courroux, il faut revenir en arrière. L'Etat avait lancé une Déclaration d'utilité publique pour l'aménagement en 2x2 voix de la RN 164 entre Mûr et Caurel, il y a une quinzaine d'années (au moins). Mais faute d'avoir engagé le moindre chantier, la DUP était devenue caduque. Et comme l'Etat aime jeter son argent par les fenêtres, du coup, il a fallu tout reprendre à zéro. Des dizaines de milliers d'€ envolés !

La Dréal avait donc repris le dossier en main et proposé trois variantes. L'une d'entre elles (aménagement sur place), avait été rapidement abandonnée car très pénalisante pour les riverains.

Restaient deux tracés : un dit « **Sud** » et un dit « **Nord** ». Les élus mûrois s'étaient prononcés pour le tracé Sud, la Dréal étant plus emballée par le tracé Nord. La concertation avançait bien… Jusqu'à ce que les élus locaux aient la surprise de recevoir une contre-proposition.

Un giratoire à Curlan

Celle-ci reprendrait le tracé Nord, mais avec une modification : le projet initial se déporterait plus vers Curlan, avec la création d'un giratoire en plein cœur du village. **« Il va donc y avoir prochainement une nouvelle enquête publique de lancée avec ce tracé dit « mixte »** s'insurge le maire de Mûr.

Plus que jamais, il réaffirme le choix de sa majorité : **« le tracé Nord pénalise Mûr car il ignore la commune, mais aussi St Gilles à cause du viaduc pharaonique qu'on veut faire au-dessus de la vallée de Poulancre. »** D'où le choix du tracé Sud qui passe plus près du Pont Quemer. **« C'est le tracé le moins pénalisant, même si aucun tracé ne peut faire l'unanimité car il y aura toujours des gênes. Il s'agira alors de faire les aménagements complémentaires pour limiter les désagréements »**. En outre, ce tracé aurait l'avantage de s'asseoir sur des emprises foncières entre Curlan et le Pont Quemer qui ont déjà été retenues (et achetées) par l'Etat, qui a en son temps procédé à l'expulsion des propriétaires de l'époque…

Un épouvantail

Le maire de Mûr ne décolère pas après le tracé mixte **« complètement ubuesque en raison des gênes qu'il va occasionner à Curlan et qui sont autrement plus importantes »**. Et il en arrive à se demander **« s'il ne s'agit pas là d'un projet épouvantail. Il s'agit de nous proposer quelque chose d'invraisemblable pour mieux nous faire avaler le projet Nord dont nous ne voulons pas… »**

Fin novembre, une réunion du comité de suivi se déroulera, durant laquelle le tracé mixte devrait être officiellement présenté. Et en janvier la nouvelle enquête publique démarrerait. **« Pour notre part, c'est clair. Nous voulons le tracé Sud tel qu'il a été présenté initialement »**.

En attendant, l'aménagement prend du retard. Le chef du Gouvernement en personne, en réponse à la révolte des bonnets rouges, avait promis lors de la réunion d'urgence organisée à Rennes en 2013 pour éteindre l'incendie, que la RN 164 serait achevée en 2020, ou du moins que l'aménagement des derniers tronçons serait lancé à cette date. Comme le Courrier Indépendant l'avait prédit alors, la promesse ne sera pas tenue. Une fois de plus…

J.F. Podevin

le courrier indépendant

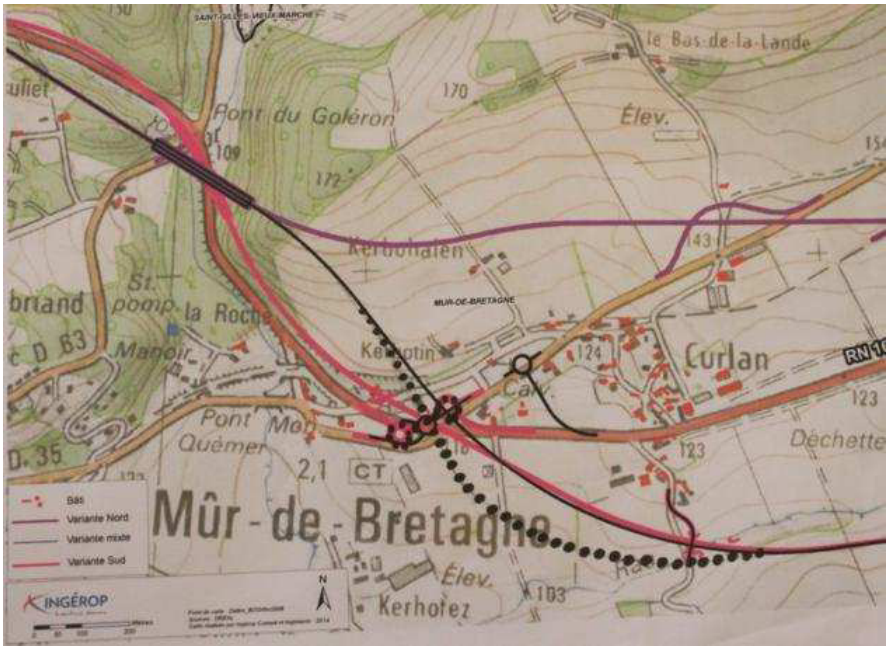
Votre recherche

Mûr-de-Bretagne

RN 164 : Quatre voies et combien de sacrifices ?

Une vingtaine d'habitants de Curlan et des autres quartiers impactés par le projet de passage en 2x2 voies de la RN 164 à Mûr-de-Bretagne ont constitué une association .

20/12/2015 à 13:58 par Yann Scavarda



Une nouvelle variante de tracé (en pointillés) épargnant les hameaux les plus impactés est à l'étude.

Ce n'est pas une mince affaire que ce passage en 2×2 voies de la RN 164 à Mûr-de-Bretagne. Comme l'exprime, non sans légitime emphase, l'un des riverains constitués en association le mois dernier, cela revient même **« à creuser un fleuve qui partagera pour des siècles un territoire en deux parties dont les destins deviendront inexorablement différents »**. Avec, immédiatement en jeu, **« la ruine du patrimoine »**, et le bouleversement de l'existence des personnes qui habitent là depuis toujours ou presque.

Ainsi donc, sur les diverses manières possibles de contourner Mûr par le nord, le sud ou en élargissant la RN 164 sur place, c'est la solution dite du « tracé sud » qui emporte, à ce jour, la préférence des élus locaux.

Curieuse préférence

Une préférence qui apparaît bien curieuse – et à plus d'un titre – à certains riverains. Ceux des villages de Curlan et Kerbotin, notamment, qui avaient déjà pétitionné, en juillet 2014, **« contre le tracé sur place et le tracé sud »**. Ils lui auraient de loin préféré le **« tracé Nord : celui qui est le plus court et le moins coûteux »**, comme le résume un habitant de Kerbotin. Estimé à 95 millions d'euros, ce projet reviendrait 4 à 7 millions d'euros moins cher que les deux autres. Et c'est pourtant celui qui ne sera pas retenu.

Le **« tracé sud »** a plutôt de quoi inquiéter notre riverain ; la quatre-voies passerait à 50 m de chez lui, **« avec un surplomb de 5 à 6 m de hauteur »** et une voie de desserte qui longerait carrément le pignon de la paisible maison de campagne où il vit avec son épouse depuis près de quarante ans…

L'association bat en brèche **« l'argument du développement »** de Mûr pour promouvoir cet aménagement. Lorsque le trafic routier, avec une forte proportion de poids-lourds, aura triplé, **« qui voudra s'installer ou investir dans une commune exposée aux nuisances du bruit et de la pollution alors que l'on peut bénéficier des avantages de la 2 x 2 voies tout en habitant et investissant dans la commune d'à côté… au silence ! »**

L'argument économique selon lequel **« les tracés sud ou mixte »** favoriseraient la zone d'activités de Guergadic ne tient pas davantage à leurs yeux. **« Quel entrepreneur voudra se « coller » à une 2 x 2 voies avec un tel trafic alors que les bâtiments qu'il va**

construire devront respecter des normes anti-bruit et antipollution imposés par le code du travail [...] **d'où un surcoût non négligeable ?** ».

Si l'association veut bien reconnaître que le tracé dit « mixte » **« apporte des améliorations »** par rapport au tracé sud, il reste néanmoins à leurs yeux **« une mauvaise solution au niveau de la zone Curlan et pour tout l'est de la commune »**.

La surface agricole impactée par ce tracé serait la même que pour les autres, **« 52,2 ha »** avec tout de même (encore) un avantage pour le tracé nord quant à la surface de boisement impactée.

Une réunion de concertation sera organisée en janvier. Les riverains espèrent que, d'ici-là, une nouvelle variante du tracé mixte susceptible d'épargner les hameaux de Curlan et Kerbotin, encore dans les tiroirs, puisse être mise sur la table. À suivre…

»00000 Mûr-de-Bretagne

Yann Scavarda

Nous contacter

Une nouvelle concertation sur l'aménagement de la RN164

Mûr-de-Bretagne - Modifié le 10/01/2016 à 04:00 | Publié le 08/01/2016 à 05:07 écouter

La mise à 2 x 2 voies de la RN164, au niveau de Mûr-de-Bretagne revient à l'ordre du jour. Un nouveau temps d'information va se dérouler, du 18 janvier au 12 février.

Le constat

L'aménagement de 11 km de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne fait partie du programme global d'aménagement de mise à 2 x 2 voies, programmé par l'État et la Région Bretagne. Une première concertation sur le projet s'est déjà déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Trois variantes avaient été proposées, un aménagement sur place, un tracé nord et un tracé sud. L'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette concertation a permis d'éliminer l'aménagement sur place mais aucun consensus ne s'est dégagé concernant l'une des deux autres variantes. L'État a donc lancé des études complémentaires dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de la variante et chercher des pistes d'optimisation afin de minimiser les impacts. La conception et l'insertion du viaduc au-dessus du Poulancre, la phase chantier, les enjeux environnementaux ou agricoles ont été approfondis.

Les variantes

Les résultats de ces approfondissements vont donc être soumis à la concertation complémentaire.

- La variante sud : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. L'un des deux viaducs de franchissement serait abandonné. La voie locale au niveau de Pont-Dom-Jean serait aménagée pour permettre la circulation du trafic pendant le chantier et deviendrait l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long.

- La variante nord : c'est la même que celle qui a été présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et un ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain.

- La variante mixte. C'est une nouvelle variante qui combine la variante sud dans son passage au sud de la zone d'activités de Guergadic puis le tracé nord dans la vallée du Poulancre. Elle passerait entre Pont-Quémer et Kerbotin.

Mercredi 27, à 18 h 30, réunion publique à la Halle-aux-Loisirs. Registres à disposition dans les mairies pendant la période de concertation.

Tags : Mûr-de-Bretagne

Mûr-de-Bretagne

10/01 Guerlédan. Mûr-de-Bretagne rêve d'un ascenseur à bateaux
09/01 Centre Bretagne. Nos idées de sortie pour ce week-end
09/01 Le concours du club de l'amitié attire 44 beloteurs
08/01 Une nouvelle concertation sur l'aménagement de la RN164
07/01 Des cours d'escrime pour faire mouche à tout âge
+

Services Ouest-France

- Abonnés, découvrez vos privilèges
- Abonnés, gérez votre abonnement
- Achetez le journal numérique du jour (0,95€)
- Abonnez-vous à partir de 1€/mois
- La Boutique Ouest-France
- Jeux
- Annonces
- Obsèques / Dans nos cœurs
+

Les plus lus **Les plus commentés**

A Laval, la préfecture doute de la sincérité du mariage - Laval
À 5 ans, le courage du petit Kevin a sauvé la vie de son papa - Laval
L'émouvante histoire d'Élodie, brisée en plein bonheur - Pays de la Loire
NDDL. Revivez la journée de manif jusqu'à la l'évacuation du pont - NDDL
Coupe de France : toutes les affiches des 16es de finale - Coupe de France

Les bons plans

Lorient

Concertation publique

ÉCHANGEZ ET INFORMEZ-VOUS SUR LES TRAVAUX DE LA RN 164

$u 1% janvier au 1& f'vrier(un temps)*'change et)*information est organis' pour permet au" collectivit's(habitants)es communes ainsi +u,- tous les utilisateurs)e la . /164( )e pren)re connaissance)es 'tu)es compl'mentaires r'alis'es et)e s,e"primer - nouveau su projet.

© . 'gion 0retagne

1a mise - &"& voies)e l,ensemble)e la . /164 a pour objectif)*am'liorer l*accessibilit' et le) 'veloppement 2entre 0retagne. 3r4s)e &57 67)e cr')its ont ainsi 't' inscrits)ans le 2ontrat)e 3lan 8tat#. 'gion (238.) & 19#& & pour ce projet. : ne premi4re concertation publi+ue(+ui visait -) 'finir un trac'(a) 'j- eu lieu ce concernant le projet)*am'nagement au niveau)e 6 ;r#)e#0retagne((une section)e 11<m)e longueur environ

se situe entre 2aurel - l'ouest et 2olmain - l'est et reliera la)'viation)e 2aurel - la)'viation)e =aint#2ara) >aute)e consensus( )es 'tu)es compl'mentaires ont 't' r'alis'es. ?ujour)'hui(une concertation publi+ue compl'mentaire est organis'e afin)e retenir une variante)e trac'.

Informez-vous !

3en)ant toute la)ur'e)e la concertation(vous pouve@ consulter le)ossier correspon)ant +ui pr'sente les 't men'es et les sc'narios),am'nagement 'tu)i's :

- soit)irectement)ans les mairies)e 2aurel(6;r#)e#0retagne(=aint#Ailles#Bieu"#6arch'(=aint#Auen(= 2onnec et =aint#2ara)ec
- soit en le t'l'chargeant sur le site)e la $.8?1 0retagne : http://www.bretagne.)eveloppement#)urable.gouv.fr/ (http://www.bretagne.)eveloppement#)urable.gouv.fr/)

Une réunion publique d'information aura également lieu le mercredi 27 janvier 2015 à 18h30, à la Halle a Loisirs, Rue de la traversière - 22530 Mûr-de-Bretagne

Exprimez-vous !

- par mail - cette a)resse : (mailto:C& . /164#mur#)e#bretagneD)eveloppement#)urable.gouv.fr) . /164 mur#)e#bretagneD)eveloppement#)urable.gouv.fr
)ans les registres)'e"pression)isponibles)ans les mairies)e 2aurel(6;r#)e#bretagne(

  (mailto: . /164#mur#)e#bretagneD)eveloppement#)urable.gouv.fr)
- =aint#Ailles#Bieu"#6arch'(=aint#Auen(=aint#2onnec(pen)ant la p'rio)e)e concertation

- par courrier - l,a)resse suivante : $irection r'gionale)e l,environnement)e l,am'nagement et)u loge ($.8?1))e 0retagne # 1 (rue 6aurice >abre E 2= !6919 # 59 69 .ennes 2e)e"

Fags : Transport (jcms/wcrb_173713/fr/bretagne-fr-actualites?tag=prod_214042)

6o)ifi' le *mardi 19 janvier 2016*

3artage@ ce contenu

Par tags

?ssembl'es (jcms/wcrb_175715/fr/bretagne#fr#actualitesGtagHcl_174 &9)

?i)es .'gionales (jcms/wcrb_175715/fr/bretagne#fr#actualitesGtagHcl_174 &6)

8mploi (jcms/wcrb_175715/fr/bretagne#fr#actualitesGtagHcl_174 &7)

>ormation (jcms/wcrb_175715/fr/bretagne#fr#actualitesGtagHcl_174 &%)

1ogement (jcms/wcrb_175715/fr/bretagne#fr#actualitesGtagHcl_174 &!)

Ieunesse (jcms/wcrb_175715/fr/bretagne#fr#actualitesGtagHcl_174 5)

=ant' (jcms/wcrb_175715/fr/bretagne#fr#actualitesGtagHcl_174 51)

le courrier indépendant

Votre recherche

Mûr-de-Bretagne

RN 164 : réunion publique mercredi soir à Mûr-de-Bretagne

Un nouveau temps d'information et d'échange se déroule jusqu'au 12 février, à propos du projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

25/01/2016 à 17:54 par Yann Scavarda

Les collectivités, habitants des communes et tous les utilisateurs de la RN164 peuvent prendre connaissance des études complémentaires réalisées et de s'exprimer à nouveau sur le projet de mise en 2×2 voies de la RN 164.

Ce sont les résultats de ces approfondissements qui sont exposés dans le nouveau dossier de concertation. Il s'agit toujours, à l'issue de cette nouvelle phase, de retenir un tracé préférentiel à approfondir ensuite.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- la variante Sud : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long,
- la variante Nord : il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain.
- la variante Mixte : il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Pratique

Réunion publique 27 janvier 2016 à 18 h 30 à La Halle-aux-Loisirs, rue de la Traversière à Mûr-de-Bretagne. Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.
»22530 Mûr-de-Bretagne

Yann Scavarda

Nous contacter

120 personnes environ, ont assisté à la présentation des trois tracés étudiés par la Dreal pour la future déviation

Trois scénarios existent concernant la déviation de la RN164, entre Saint-Caradec et Caurel. Les propriétaires des exploitations impactées ont fait part de leurs inquiétudes, mercredi soir, lors d'une réunion publique à Mûr-de-Bretagne.

Mercredi soir, la population de Mûr-de-Bretagne et des alentours, était invitée à une nouvelle concertation publique sur le projet de déviation de la RN164. Il s'agissait de présenter les trois variantes possibles du tronçon débutant à Saint-Caradec pour rejoindre Caurel. Le vice-président du conseil régional chargé des transports, Gérard Lahellec, a planté le décor. « Il y a une réelle volonté de venir à bout de cet axe du Centre-Bretagne. C'est le seul chantier que la Région cofinance à 50 % avec l'État. Notre volonté est de travailler avec les communes, les départements, mais aussi avec la population. L'État est maître d'oeuvre mais nous serons vos oreilles ». Pierre-Alexandre Poivre, responsable de la division de maîtrise d'ouvrage Intermodale à la Dreal (Direction régionale environnement aménagement logement) a présenté le projet. « Le contrat de plan État-Région 2015-2020 ne concerne pas Mûr-de-Bretagne. Il n'y aura aucuns travaux durant cette période. Notre but est de tout mettre en oeuvre pour démarrer juste après. Pour respecter le budget, l'échangeur de Caurel n'est pas retenu. Il pourrait être financé avec les collectivités locales. Il faut aussi prendre en compte la zone classée Natura 2000 et l'impact sur le monde agricole ».

Les inquiétudes des propriétaires exploitants

De nombreuses exploitations sont concernées par les tracés et sept sont particulièrement impactées. Après les variantes Nord et Sud, a été présentée une variante mixte avec des inconvénients « mesurés ». Dans le public, les questions ont fusé. « 25 à 30 maisons seront touchées par les nuisances sonores et autres. Une indemnisation de la dévaluation est-elle prévue ? » « 53 hectares de terres agricoles seront impactés. Une réserve foncière est-elle prévue ? » « Une route deviendra plus passante en coupant mon exploitation agricole de laitières. Je fais quoi pour continuer à vivre ? »

Rien de prévu pour les dévaluations immobilières

Les responsables se sont efforcés de rassurer le public. « La loi ne prévoit rien pour les nuisances, sauf à mettre des obstacles antibruit qui ne peuvent être programmés que dans la future étude. Concernant la dévaluation immobilière, rien n'est prévu. Actuellement, les réserves foncières sont quasi nulles, on peut espérer un reliquat sur les terrains réservés et d'ici 2020, des terres peuvent se libérer. Pour l'exploitation coupée en deux, la route existe déjà. Le trafic sera un peu plus important, mais sans aucun rapport avec celui de la Nationale ». Le dossier de concertation est consultable à la mairie de Mûr-de-Bretagne. Chacun peut y apporter ses remarques.

RN164 : l'aménagement divise la population de Mûr

Laquelle des trois variantes sera retenue pour aménager les 11 derniers kilomètres de la RN164, à Mûr-de-Bretagne ? Une centaine de personnes a participé à ce débat, mercredi soir.

La polémique

En 2020, les travaux de mise à 2X2 voies de la RN164, dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, s'étendront sur onze kilomètres.

Trois tracés

En 2014, à l'issue d'une concertation publique, trois tracés avaient été soumis à la population et aux collectivités. Aucun consensus n'ayant été dégagé, une nouvelle concertation a été mise en place en 2015. Elle s'achèvera le 12 février.

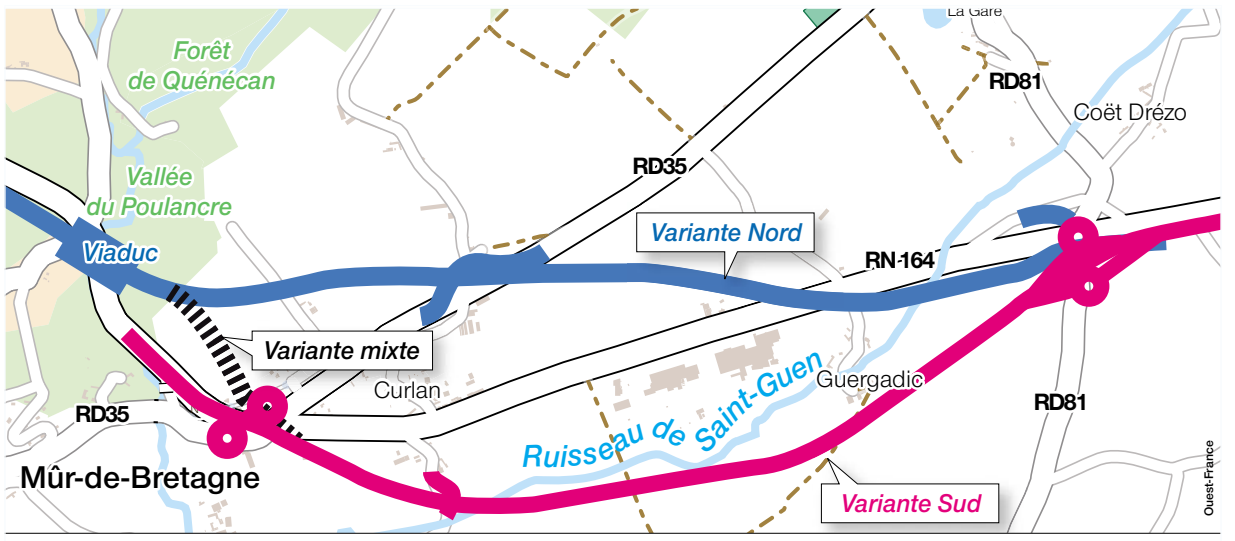
Mercredi soir, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne (Dreal) a présenté au public trois nouvelles options d'aménagement. La variante nord n'a été que sensiblement modifiée par rapport à celle de l'année dernière. La variante sud fait l'économie d'un viaduc au-dessus de la vallée du Poulancre. La toute nouvelle variante, combinée entre les variantes nord et sud, n'a pas fait l'objet de débat.

Des conséquences diverses pour Mûr-de-Bretagne

Dans tous les cas de figure, des exploitations et propriétés individuelles sont impactées. Le tracé nord aurait davantage d'incidence sur les terres agricoles, et passerait loin du bourg de Mûr, le tracé sud couperait la commune en deux mais épargnerait les terres.

Des coûts quasiment identiques

102 millions d'euros pour le tracé sud, 99 pour la variante mixte et 95 pour le tracé nord.



Impact	Longueur	Surface agricole utile touchée	Bois directement impactés	Nombre d'habitations dans la bande des 100 m
	12,35 km	52,2 ha	8,3 ha	28
	12,9 km	52,5 km	10,2 km	33

Un débat houleux

Mercredi soir, à l'issue de ces présentations, le débat a été houleux. Les intérêts des uns n'étant pas ceux des autres, des camps se sont formés. Avec des partisans de la variante sud et d'autres de la variante nord.

« **Je me trouve dans un sac de nœud, c'est inacceptable »,** explique Michel Jégo, propriétaire d'un champ. « **Y a-t-il eu des études de bruit réalisées pour évaluer l'impact sur les riverains ? »,** interroge Arnaud de Franciosi, propriétaire du Manoir de la Roche, en évoquant le trafic routier à proximité des habitations. Selon la Dréal, aucune étude fine n'a été effectuée à ce stade, mais des calculs simplifiés ont déjà permis d'évaluer le trafic de véhicules.

Jacqueline Le Sergent, propriétaire d'une exploitation porcine dénonce le projet nord. La tension dans le village est perceptible dans la salle. Le ton monte. « **Pas de règlement de compte ici** », tance l'exploitante.

Le débat se poursuit difficilement. « **Le maire d'une commune voisine affirme que le projet nord est enterré »,** soutient un riverain. « **La décision est déjà prise de toute façon »,** souffle une autre voix. À plusieurs reprises, les représentants de la Dréal et de la sous-préfecture de Guingamp devront marteler : « **Non, les jeux ne sont pas faits.** »

Quid de Caurel ?

Autre coup de gueule, celui du maire de Caurel, dont la commune sera impactée quelle que soit que la variante choisie. « **La seule ressource de Caurel, c'est le tourisme. Pas de sortie, c'est la fin de Caurel. On va se battre pour un demi échangeur »,** clame-t-il.

À quelques jours de la fin de la concertation, si chacun exprime déjà ses préférences en fonction de ses intérêts, l'heure est à se demander si un consensus pourra finalement être établi.

Isabelle SIGOURA.

L'Adapei Nouelles Côtes-d'Armor est née

Une assemblée générale extraordinaire a validé la fusion des deux établissements, hier.

Trois questions à...

Jacky Desdoigts, directeur de l'Adapei Nouelles Côtes-d'Armor.

Où en est la fusion entre l'Adapei et les Nouelles ?

Les Nouelles (association d'insertion) et l'Adapei (Association des amis et parents d'enfants handicapés) ont validé la fusion hier, au terme de plusieurs années de construction commune. Beaucoup de similitudes nous rapprochent, ce sont deux œuvres fondées pendant 55 ans, sur les mêmes valeurs éthiques. Hier soir, nous sommes devenus « Adapei Nouelles Côtes-d'Armor ». C'est un événement heureux.

Qu'est-ce que cela va changer dans la vie des deux associations ?

À partir de la décision prise ce jeudi par nos deux associations, le 1er avril prochain, nous ferons tous partie d'une seule entreprise de 1 400 salariés.

Mardi, vous élirez un nouveau bureau. Du changement à prévoir ?

Hier soir, nous avons élu le nouveau conseil d'administration de 30 membres (20 provenant de l'Adapei, 10 des Nouelles). Quatre personnes handicapées y représenteront les 950 ouvriers en travail adapté. Le nouveau bureau à élire mardi comptera 10 membres, dont trois viendront des Nouelles. Jean-Yves Herviou, actuel président de l'Adapei, devrait demeurer président et Michel Roger, actuel président des Nouelles, devrait devenir président adjoint. Je reste directeur général du nouvel établissement jusqu'en octobre, date de mon départ à la retraite. Mon successeur est en cours de recrutement.

Recueilli par
Marie-Claudine CHAUPITRE.

- Jusqu'à aujourd'hui, l'Adapei c'était 1 200 salariés et 2 000 personnes handicapées accompagnées ; et les Nouelles, 450 personnes accompagnées, 160 salariés et des bénévoles.

Une femme condamnée pour escroquerie

La CPAM et le RSI ont été victimes de ses agissements. L'arnaque, qui a duré deux ans, porte sur 20 000 €.

L'homme comparaît seul hier devant le tribunal correctionnel. Pourtant, son ex-compagne est au centre de cette affaire d'escroquerie. Du 11 février 2013 au 31 janvier 2015, elle a arnaqué 16 146 € à la Caisse primaire d'assurance-maladie (CPAM), et 4 587 € au Régime social des indépendants (RSI).

Son procédé ? Elle falsifiait des arrêts de travail et des attestations d'hospitalisation afin que son mari, qui travaillait pourtant au moment des faits, perçoive des prestations maladie.

« Je ne regardais pas mon compte »

Elle a trompé ainsi plusieurs médecins, mais l'un d'eux a trouvé l'erreur. Le mari, qui était le bénéficiaire de l'arrêt de travail, ne faisait pas partie de ses patients. Elle, oui. « **L'argent arrivait sur votre compte quand même** », avance le juge en s'adressant au prévenu. « **Je ne regardais pas mon compte, vraiment. C'est seulement quand j'ai appris que j'étais interdit bancaire que j'ai demandé mes identifiants pour consulter mes comptes. J'en découvre tous les jours avec elle »,** se défend l'homme.

Et la prévenue n'en est pas à son coup d'essai. Elle a déjà été condamnée à deux reprises pour des faits identiques. L'avocat intervenant pour la CPAM et le RSI prend même la défense du mari. « **J'ai de la compassion pour Monsieur. Je le crois victime de cette femme.** »

Le procureur requiert un an de prison contre la femme et quatre mois pour son ex-mari. « **Une peine lourde**, estime son avocate. **C'est seulement un nigaud. Sa bêtise est grande oui, mais on ne peut lui reprocher que cela.** »

Le tribunal condamne finalement l'homme à 1 080 € d'amende et la femme à un an de prison ferme. Ils devront également rembourser les sommes.

Les Côtes-d'Armor en bref

Une série de cambriolages élucidée à Perros-Guirec

La série de cambriolages élucidée par la gendarmerie de Perros-Guirec a débuté en mars 2015, avec le vol, chez un artisan perrosien, de près de 20 000 € d'outillage entreposé dans un hangar et dans son véhicule. Le véhicule avait été retrouvé non loin de là, en ayant subi une tentative d'incendie.

Pendant six mois, résidences principales ou secondaires, commerce, artisan, écoles, gymnase et buvette de stade ont été la cible des voleurs, dans les cantons de Perros-Guirec et Lannion. Le 2 septembre, un cambriolage a eu lieu dans une résidence de Trégastel. Près de 20 000 € d'objets ont été emportés (outillage, bijoux, matériel multimédia), ainsi qu'un véhicule qui sera retrouvé calciné plus tard. « **Ce fait nous a permis de recueillir des éléments importants »,** explique le lieutenant Cédric Roger, commandant de la brigade de Perros-Guirec.

Onze auteurs présumés, quatre mineurs et sept adultes, ont été interpellés. Ils comparaîtront devant la justice.

Photo litigieuse : un éducateur spécialisé condamné

Un sexagénaire costarmoricain, qui exerce comme éducateur spécialisé auprès des mineurs, a comparu devant le tribunal correctionnel de Saint-Malo, pour détention d'images pornographiques.

Au départ de l'enquête, un signalement avait été fait par un artiste auquel le prévenu avait demandé sur internet un dessin érotisé de « Boucle d'or », s'inspirant d'une œuvre d'art montrant « Le Petit Chaperon Rouge » vêtu de son seul capuchon...

Son avocat a plaidé la relaxe, soulignant que c'était à l'accusation de faire la preuve de l'âge des personnes présentées en situations sexualisées, son client contestant toute attirance pour les mineurs. « **Comment faire la part entre nudisme, art, érotisme, pornographie ?** » interroge t-il.

Le tribunal condamne le sexagénaire pour une photo litigieuse à trois mois de prison avec sursis, une mise à l'épreuve durant deux ans et l'interdiction de contact professionnel avec des mineurs.

Vent de fronde contre le projet de la carte scolaire

Hier matin, les membres du Comité technique spécial départemental (CSTD) se retrouvaient à l'inspection académique, pour décider de la carte scolaire de rentrée.

Mobilisées contre la proposition présentée par la directrice académique, des délégations de neuf écoles, soutenues par des élus et parents, étaient présentes dès 9 h pour affirmer leur opposition à ce schéma.

Lanmodez, Mûr-de-Bretagne, Ploulec'h et Pordic s'opposent aux fermetures de classes, tandis qu'Hénanbihen, Plésidy, Pleudaniel, Plouézec exigent des ouvertures. Quant aux deux écoles de Plœuc et L'Hermitage, elles refusent leur regroupement en une seule entité.

Après avoir été reçues individuellement, les délégations doivent maintenant attendre la décision officielle. S'ils n'obtiennent pas gain de cause, les représentants des écoles ont annoncé qu'ils ne manqueraient pas d'amplifier le mouvement.

vendredi 29 janvier 2016

ouest france
ouestfrance-enligne.com

Journal Ouest-France du **vendredi 29 janvier 2016**
Edition : **Loudeac-Rostrenen** - Rubriques : **Rostrenen**

Imprimer

Mise à 2x2 voies de la RN164 : le comité s'inquiète


Jean Hourmant et Christian Gautier, inquiets de la lenteur des travaux.

Les membres du comité de la mise à 2x2 voies de la **RN164**, réunis mercredi matin à la cité administrative, ont exprimé leurs inquiétudes sur l'avancée des travaux.

Le comité déplore les effets d'annonce et la lenteur de l'exécution de cette route nationale, appelée à devenir une voie express : **« Nous demandons que les travaux avancent à un rythme soutenu. D'une part, le BTP a besoin plus que jamais de chantiers d'envergure et, d'autre part, Ie beau projet de mise à 2x2 voies dure depuis trop longtemps. On peut constater que tous les contrats de plan récents sont corsetés dans des budgets qui ne sont pas à la hauteur des enjeux. »**

Le comité a, par ailleurs, exprimé un soutien appuyé au mouvement de contestation porté actuellement par les agriculteurs bretons.

Imprimer

AUJOURD'HUI

URGENCES
Pharmacie de garde : après 19 h, tél. 32.37 (0,34 € la minute).
Samu : tél. 15.

SÉCURITÉ
Pompiers : tél. 18 (depuis un portable : tél. 112).
Gendarmerie : tél. 17 (depuis un portable tél. 112).

LOISIRS
Office de tourisme du Pays Centre-Bretagne : Maison des services publics, 15, rue de Moncontour, de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 30, tél. 02.96.28.25.17.
Médiathèque : 66, rue de Cadélac, de 12 h à 19 h, tél. 02.96.28.16.13.
Maison des jeunes : de 12 h 45 à 13 h 45 et de 16 h 45 à 17 h 30, tél. 02.96.66.18.08.
Piscine : Les Aquatides, de 12 h à 13 h 30 et de 16 h 45 à 21 h, tél. 02.96.66.14.40.

LE TÉLÉGRAMME
N° lecteur : tél. 09.69.36.05.29 (prix d'un appel local).
Rédaction : 6, rue du Docteur-Lecomte, tél. 02.96.28.01.08 ; e-mail loudeac@letelegramme.fr ; fax 02.96.28.64.89.
Site : www.letelegramme.fr
Publicité : tél. 02.98.33.74.57 ; fax 02.96.68.55.69.
Petites annonces pour particuliers : tél. 0.800.879.925 (appel gratuit).
Annonces légales : tél. 02.98.33.74.77.
Avis d'obsèques : tél. 0.810.811.046 ; fax 0.820.200.538.
Vente de photos aux particuliers : www.letelegramme.fr

CINÉMA

LES SAISONS
Documentaire de Jacques Perrin, Jacques Cluzaud (1 h 35).
• **Loudéac. Au Quai des images,** aujourd'hui à 18 h.

CAROL
Drame, romance de Todd Haynes (1 h 58).
• **Loudéac. Au Quai des images, en VO**, aujourd'hui à 18 h.

ET TA SŒUR
Comédie dramatique de Marion Vernoux (1 h 35).
• **Loudéac. Au Quai des images,** aujourd'hui à 21 h.

TOUT SCHUSS
Comédie de François Prévôt-Leygonie, Stephan Archinard (1 h 36).
• **Plouguenast. Au Cithéa,** aujourd'hui à 20 h 30..

LA PEAU DE BAX
Comédie, thriller d'Alex Van Warmerdam (1 h 36).
• **Loudéac. Au Quai des images, en VO,** aujourd'hui à 21 h.

RN164. Échanges musclés sur le projet de déviation de Mûr-de-Bretagne

120 personnes environ, ont assisté à la présentation des trois tracés étudiés par la Dreal pour la future déviation

Trois scénarios existent concernant la déviation de la RN164, entre Saint-Caradec et Caurel. Les propriétaires des exploitations impactées ont fait part de leurs inquiétudes, mercredi soir, lors d'une réunion publique à Mûr-de-Bretagne.

Mercredi soir, la population de Mûr-de-Bretagne et des alentours, était invitée à une nouvelle concertation publique sur le projet de déviation de la RN164. Il s'agissait de présenter les trois variantes possibles du tronçon débutant à Saint-Caradec pour rejoindre Caurel.
Le vice-président du conseil régional chargé des transports, Gérard Lahellec, a planté le décor. « Il y a une réelle volonté de venir à bout de cet axe du Centre-Bretagne. C'est le seul chantier que la Région cofinance à 50 % avec l'État. Notre volonté est de travailler avec les communes, les départements, mais aussi avec la population. L'État est maître d'œuvre mais nous serons vos oreilles ».
Pierre-Alexandre Poivre, responsable de la division de maîtrise d'ouvrage Intermodale à la Dreal (Direction régionale environnement aménagement logement) a présenté le projet. « Le contrat de plan État-Région 2015-2020 ne concerne pas Mûr-de-Bretagne. Il n'y aura aucuns travaux durant cette période. Notre but est de tout mettre en œuvre pour démarrer juste après. Pour respecter le budget, l'échangeur de Caurel n'est pas retenu. Il pourrait être financé avec les collectivités locales. Il faut aussi prendre en compte la zone classée Natura 2000 et l'impact sur le monde agricole ».

Les inquiétudes des propriétaires exploitants

De nombreuses exploitations sont concernées par les tracés et sept sont particulièrement impactées. Après les variantes Nord et Sud, a été présentée une variante mixte avec des inconvénients « mesurés ». Dans le public, les questions ont fusé. « 25 à 30 maisons seront touchées par les nuisances sonores et autres. Une indemnisation de la dévaluation est-elle prévue ? » « 53 hectares de terres agricoles seront impactés. Une réserve foncière est-elle prévue ? » « Une route deviendra plus passante en coupant mon exploitation agricole de laitières. Je fais quoi pour continuer à vivre ? »

Rien de prévu pour les dévaluations immobilières

Les responsables se sont efforcés de rassurer le public. « La loi ne prévoit rien pour les nuisances, sauf à mettre des obstacles antibruit qui ne peuvent être programmés que dans la future étude. Concernant la dévaluation immobilière, rien n'est prévu. Actuellement, les réserves foncières sont quasi nulles, on peut espérer un reliquat sur les terrains réservés et d'ici 2020, des terres peuvent se libérer. Pour l'exploitation coupée en deux, la route existe déjà. Le trafic sera un peu plus important, mais sans aucun rapport avec celui de la Nationale ».
Le dossier de concertation est consultable à la mairie de Mûr-de-Bretagne. Chacun peut y apporter ses remarques.

VCPL. Bons résultats en cyclo-cross

Audrey Cordon-Ragot a enlevé deux succès au cours du week-end.

Voici les résultats obtenus par les coureurs du Vélo-club du pays de Loudéac (VCPL), en cyclo-cross, au cours du week-end dernier.
À Auray (56), samedi, avec les cadets et cadettes, Audrey Cordon-Ragot a terminé cinquième au général et première féminine.
À Saint-Thurial (35), dimanche, dans les mêmes catégories, Alexis Robert se classe septième ; Audrey Cordon-Ragot prend la huitième place au général et est première féminine. Quentin Le Boulaire, quant à lui, finit neuvième. En pupille, Enzo Robert est quatrième.
À Lanarvily (29), en junior, doublé loudéacien avec la première place d'Antoine Benoist et la deuxième de Nicolas Guillemin.

CONVOCATIONS SPORTIVES

Handball
AMICALE LAÏQUE. Demain, les seniors 1 masculins jouent à Lanester (56), à 18 h 45. Au Palais des sports, à 19 h, les seniors 2 reçoivent Plescop (29) ; de même que les seniors 1 féminines, à 21 h.
Au gymnase des Livaudières, les seniors 3 masculins jouent contre Plestin-les-Grèves, à 18 h 30.
Chez les jeunes, au Palais des sports, les moins de 17 ans garçons reçoivent La Motte, à 16 h 30 ; les moins de 15 ans filles jouent contre Broons, à 15 h 30 ; les moins de 11 ans filles 2, contre Le Goëlo, à 14 h 30 ; les moins de 11 ans filles 1, contre Léhon - Dinan, à 13 h 30.
Au gymnase des Livaudières, les moins de 13 ans garçons 2 rencontrent La Motte, à 16 h 30 ; les moins de 13 ans garçons 3 jouent contre Rance Frémur, à 15 h 15 ; les moins de 13 ans filles 1, contre Plérin, à 14 h.
Au gymnase du lycée, les moins de 11 ans garçons 1 reçoivent Rance Frémur, à 13 h 30 ; les moins de 11 ans garçons 2, Broons, à 15 h.
En déplacement, les moins de 15 ans garçons 1 jouent à Bégard, à 15 h 30 ; les moins de 15 ans garçons 2, à Guingamp, à 14 h 30 ; les moins de 13 ans garçons 1 à Louannec, à 16 h ; les moins de 11 ans filles 2, à Rance-Frémur.

Football
LOSC. Dimanche, les seniors A jouent à Moréac (56), à 15 h ; les seniors B à Trévé, à 15 h, les seniors C à Ploeuc-sur-Lié, à 15 h ; les seniors D à Trédaniel, à 13 h.
Chez les jeunes, demain, au stade du Bourgeon, à 15 h 30, les U17 jouent contre Pacé (35) ; à 14 h, les U11 C contre Maël-Carhaix.
Au stade de Saint-Bugan, le matin, les U13 C reçoivent le FC Lié. Les U15 féminines reçoivent Plounérin (29) et les U11 B, le FC Lié.
Les U19 jouent à Saint-Brieuc, à 15 h, en coupe de Bretagne ; les U13 A à Plédran ; les U13 B à Maël-Carhaix ; les U11 A se déplacent contre le Cob.
FC SAINT-BUGAN. Dimanche, au terrain de Saint-Bugan, à 15 h, l'équipe A reçoit l'ESAP A. Un match pour conserver la seconde place du championnat ; à 13 h, l'équipe B joue contre Saint-Guen.

Rink-hockey
SKATE CLUB. Demain, les deux équipes seniors joueront au gymnase du Champ-de-foire. Celle de Régionale 4, à 15 h et celle de Nationale 3 à 17 h 30.

Club nautique. Podiums à Rennes et Lannion

Le week-end dernier, les compétiteurs, comme les nageurs de la section adultes du Club nautique du pays de Loudéac (CNPL) ont brillé dans les épreuves auxquelles ils ont participé.Samedi, treize nageurs du Club nautique du pays de Loudéac (CNPL) étaient en meeting régional à Rennes (35). Cette rencontre était qualificative pour les championnats de Bretagne de Saint-Malo (35), les 11 et 12 juin.

William Even en forme

En minime, Alice Mounier s'est classée troisième des 100 m et 200 m papillon et deuxième du 50 m papillon. En cadet, Mathias Even a terminé troisième du 400 m nage libre et du 50 m dos et deuxième du 100 m dos. Enfin, William Even est monté six fois sur le podium toutes catégories : troisième du 100 m nage libre, deuxième des 50 m nage libre et 200 m quatre ages et premier des 100 m brasse, 200 m brasse et 400 m quatre n ages. De plus, celui-ci a aussi égalé son record du club toutes catégories du 50 m nage libre.
Dimanche, onze nageurs étaient à Lannion, aux Masters 22 adultes. En C1, Frédéric Jan a gagné les 50 m brasse, 100 m brasse, 100 m nage libre et 100 m quatre nages. En C2, Caroline Gicquel a remporté le 25 m nage libre. En C4, Nicolas Monget a gagné le 50 m papillon. En C5, Catherine Guérin a remporté les 50 m dos et 100 m brasse et Valérie Sagory les 25, 50 et 400 m nage Libre. En C7, Cécilia Skilton a gagné les 50 m brasse, 25 et 400 m nage libre.

Dimanche, les onze nageurs de la section adultes ont marqué leur passage, en individuel comme en relais, à Lannion.

Deux médailles d'or pour Nicole Le Priol

En C11, Nicole Le Priol a décroché deux médailles d'or : aux 25 m nage libre et 50 m brasse. Trois relais ont également terminé à la première place : celui de Catherine Guérin, Delphine Dion, Caroline Gicquel et Nicole Le Priol au relais 4x50 m nage libre ; celui de Nicolas Monget, Valérie Sagory, Camille Bourdon et Frédéric Jan au relais 4x50 m nage libre mixte ainsi que celui de Frédéric Jan, Catherine Guérin, Nicolas Monget et Camille Bourdon au relais 4x50 m quatre nages mixte.

120 personnes environ, ont assisté à la présentation des trois tracés étudiés par la Dreal pour la future déviation

Trois scénarios existent concernant la déviation de la RN164, entre Saint-Caradec et Caurel. Les propriétaires des exploitations impactées ont fait part de leurs inquiétudes, mercredi soir, lors d'une réunion publique à Mûr-de-Bretagne.

Mercredi soir, la population de Mûr-de-Bretagne et des alentours, était invitée à une nouvelle concertation publique sur le projet de déviation de la RN164. Il s'agissait de présenter les trois variantes possibles du tronçon débutant à Saint-Caradec pour rejoindre Caurel. Le vice-président du conseil régional chargé des transports, Gérard Lahellec, a planté le décor. « Il y a une réelle volonté de venir à bout de cet axe du Centre-Bretagne. C'est le seul chantier que la Région cofinance à 50 % avec l'État. Notre volonté est de travailler avec les communes, les départements, mais aussi avec la population. L'État est maître d'oeuvre mais nous serons vos oreilles ». Pierre-Alexandre Poivre, responsable de la division de maîtrise d'ouvrage Intermodale à la Dreal (Direction régionale environnement aménagement logement) a présenté le projet. « Le contrat de plan État-Région 2015-2020 ne concerne pas Mûr-de-Bretagne. Il n'y aura aucuns travaux durant cette période. Notre but est de tout mettre en oeuvre pour démarrer juste après. Pour respecter le budget, l'échangeur de Caurel n'est pas retenu. Il pourrait être financé avec les collectivités locales. Il faut aussi prendre en compte la zone classée Natura 2000 et l'impact sur le monde agricole ».

Les inquiétudes des propriétaires exploitants

De nombreuses exploitations sont concernées par les tracés et sept sont particulièrement impactées. Après les variantes Nord et Sud, a été présentée une variante mixte avec des inconvénients « mesurés ». Dans le public, les questions ont fusé. « 25 à 30 maisons seront touchées par les nuisances sonores et autres. Une indemnisation de la dévaluation est-elle prévue ? » « 53 hectares de terres agricoles seront impactés. Une réserve foncière est-elle prévue ? » « Une route deviendra plus passante en coupant mon exploitation agricole de laitières. Je fais quoi pour continuer à vivre ? »

Rien de prévu pour les dévaluations immobilières

Les responsables se sont efforcés de rassurer le public. « La loi ne prévoit rien pour les nuisances, sauf à mettre des obstacles antibruit qui ne peuvent être programmés que dans la future étude. Concernant la dévaluation immobilière, rien n'est prévu. Actuellement, les réserves foncières sont quasi nulles, on peut espérer un reliquat sur les terrains réservés et d'ici 2020, des terres peuvent se libérer. Pour l'exploitation coupée en deux, la route existe déjà. Le trafic sera un peu plus important, mais sans aucun rapport avec celui de la Nationale ». Le dossier de concertation est consultable à la mairie de Mûr-de-Bretagne. Chacun peut y apporter ses remarques.

La nouvelle association invite fortement les riverains de la future RN 164 à déposer leurs remarques à la mairie avant vendredi.

À la suite de la concertation publique du 27 janvier à propos de la déviation de Mûr-de-Bretagne liée à la RN 164, une nouvelle association de défense des droits des riverains a été créée. Associa.Nal.164 a réuni ses membres mercredi, pour échanger leurs avis sur les propositions des tracés nord, sud et mixte. Différents points de vue ont été avancés. Pêle-mêle : « Nous devons tenir compte des investissements faits dans le passé avec l'aménagement de l'actuelle RN164 ». « Le tracé sud permet de desservir la zone d'activité de Kergadic, bassin d'emploi du secteur ». « Le tracé sud justifierait les expropriations actées dans le passé ». « La variante sud permet de répartir les préjudices sur sept exploitations, au lieu de tout faire peser sur deux seulement, très durement impactées ». « Il y a eu en six mois, près de deux millions de visiteurs à Guerlédan, avec le tracé nord, Mûr-de-Bretagne ne serait plus vue de la route avec un impact économique négatif ». De nombreuses questions portent sur le devenir de certains sites, comme les rochers de schiste du XVIIIe siècle, classés patrimoine historique, ou le manoir de Botrain, du XIIIe et restauré au XVIIe, le menhir et le jardin remarquable.

Jusqu'à vendredi pour s'exprimer

Parmi les participants, certains ont fait remarquer n'avoir jamais été informés de la tenue de la réunion de concertation. Albert Gremy, le président, a indiqué : « La date buttoir pour donner son avis à la mairie est le 12 février. Il est urgent d'y aller ».

Contact Tél. 02.96.26.31.25.

Les citoyens réagissent aux propositions de tracé de la RN164

Saint-Guen - Modifié le 08/02/2016 à 04:00 | Publié le 06/02/2016 à 04:30

écouter

Après la réunion publique du 27 janvier, à Mûr-de-Bretagne, les membres de l'association Associa.Nal. 164 ont discuté des tracés proposés, avec une nette préférence pour le tracé Sud.

Les arguments

« D'abord, il faut tenir compte des investissements déjà réalisés lorsque le seul projet était l'aménagement sur place. La variante Sud permettrait de desservir correctement la ZA de Guergadic, si importante pour le bassin d'emploi de Mûr, ont souligné les membres de l'association Associa.Nal. 164. **Ce tracé justifierait, d'autre part, les dépenses résultant des expropriations actées par le passé. Il permettrait aussi de répartir les préjudices sur sept exploitations agricoles, au lieu de deux dans la variante Nord. Laurent Le Drogoff et Jacqueline Sergent étant les deux seuls à subir la double peine : perte de surface exploitable et dévalorisation des biens personnels. Sans parler des énormes complications d'utilisation de leur outil de travail ! »**

L'association fait également remarquer que le tracé Nord isolerait Mûr-de-Bretagne **« qui ne serait plus visible de la route »**, d'où un réel impact touristique et économique.

Préserver les jardins du Botrain

Le site serait considérablement défiguré par la proximité de la 2X2 voies. Or, les jardins du Botrain sont classés parmi les plus beaux d'Europe. Son rucher en schiste, datant du XVIIIe siècle, est unique en France et il est classé au patrimoine historique. Sans oublier le manoir du XIIIe siècle, restauré au XVIIe, son menhir, son puits, etc.

Une date butoir le 12 février

Associa. Nal.164 souligne que si tous les citoyens concernés n'ont pas forcément été informés de la réunion du 27 janvier, il leur reste une possibilité d'exprimer leurs avis en participant à la concertation publique par l'intermédiaire du registre ouvert en mairie, jusqu'au 12 février.

Contact : 02 96 26 31 25 ou 02 96 26 31 36

Tags : Saint-Guen

Saint-Guen

01/02 Saint-Guen. Trois blessés légers dans un accident de voiture
30/01 Florence, une championne à l'aise dans un monde d'hommes
29/01 Anne-Gaëlle, reine des « cocktails de prairie »
28/01 Deux blessés dans une collision au lieu-dit Kergravin
27/01 Le comité des fêtes établit le calendrier 2016
+

Services Ouest-France

- Abonnés, découvrez vos privilèges
- Abonnés, gérez votre abonnement
- Achetez le journal numérique du jour (0,95€)
- Abonnez-vous à partir de 1€/mois
- La Boutique Ouest-France : soldes
- Jeux
- Annonces
- Obsèques / Dans nos cœurs
+

Les plus lus **Les plus commentés**

Il s'endort à son bureau pour son premier jour de stage - Insolite
Michael Schumacher. Les dernières nouvelles ne seraient "pas bonnes" - Formule 1
Météo. La tempête secoue 16 départements de la façade ouest - Météo
Météo. Alerte aux vents violents en France - Tempêtes
Crise agricole. Les tracteurs veulent encercler Leclerc et Carrefour - Vannes

Jeux Ouest-France

RUGBY SNR Loire Atlantique/ Vannes

Les 17ème rencontres de Cinéma
+

A lire aussi

A la Une

NDDL. Le site web du Conseil régional piraté
NDDL - 12h00

Algérie. Révision de la Constitution entre espoir et controverses
Algérie - 11h58

Crise agricole. Les agriculteurs continuent de crier leur colère
Crise agricole - 11h50

Tempête. 139 km/h de vent sur l'Ouest, jusqu'à 13 mètres de houle
Tempêtes - 11h44

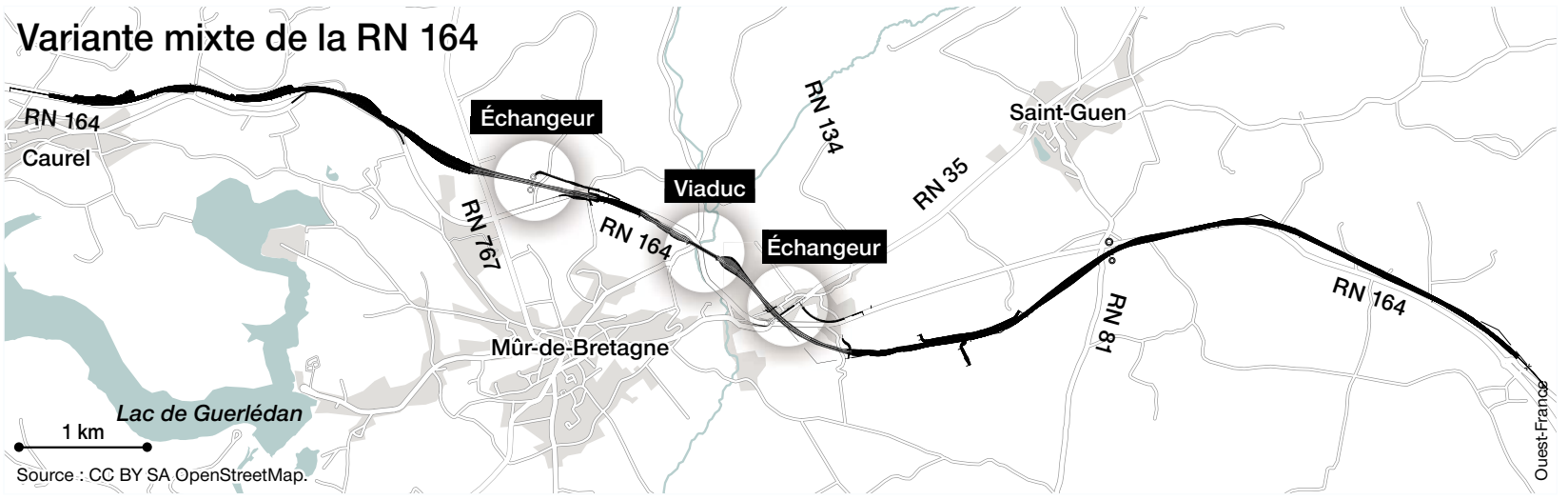
Anne Hidalgo veut 100 hectares de végétation en plus à Paris d'ici 2020
Paris - 11h42

Produits transformés. L'origine des viandes reste opaque, selon l'UFC
Consommation - 11h40

Mûr-de-Bretagne

RN164 : le conseil municipal peine à choisir une variante

Jeudi, le conseil municipal de Mûr-de-Bretagne était invité à donner un avis consultatif sur le futur tracé de la RN164, entre Caurel et Colmain : huit élus ont voté pour la variante mixte.



Huit élus mûrois ont voté pour la variante mixte du tracé de la RN164, qui passe par le Sud, trois pour la variante Nord et sept se sont abstenus.

La concertation publique complémentaire, concernant la mise à 2x2 voies de la RN164, à hauteur de Mûr-de-Bretagne, s'est achevée, hier soir. Depuis le 18 janvier, de très nombreux habitants se sont déplacés dans les mairies du secteur pour prendre connaissance des trois variantes proposées par la Dreal et faire part de leurs observations.

Jeudi soir, c'était au tour des élus mûrois de se prononcer sur le sujet : huit élus ont voté pour la variante mixte, qui passe par le Sud, trois pour la variante Nord et sept se sont abstenus. Un choix difficile pour plusieurs d'entre eux qui, comme Georges Tilly, élu de l'opposition, pensent que **« l'avis du conseil ne compte pour rien, il n'a pas d'intérêt. »** C'est en effet l'État qui, au terme de cette concertation, va choisir le scénario qui sera retenu.

« Les gens plutôt que la terre »

Cependant, Jean-Luc Cadoret, conseiller municipal d'opposition, a exprimé clairement sa préférence pour le tracé Nord, **« le moins cher ».** Il a reconnu qu'il engendrait des problèmes au niveau du foncier, mais fait **« le choix des gens plutôt que des terres. Le tracé mixte passe trop près des habitations. »** En écho, Julien Videlo (majorité), a souhaité que le tracé choisi **« n'impacte pas trop les terres agricoles et qu'on facilite la vie des gens. »** De son côté, Marianne Lorette (majorité) a dit **« ne pas se sentir capable de choisir. C'est un dossier qui dure et les conflits n'en finissent plus. Derrière tout ça il y a des gens qui vivent. »**

« La vitrine de Mûr »

Avant d'inviter les membres de l'assemblée **« à voter ou s'abstenir en fonction de ce qu'ils croient »**, le maire, Hervé le Lu, a redit combien cet axe était important pour le développement du Centre-Bretagne, mais aussi combien le choix du tracé était **« difficile pour un maire ».** Il a rappelé sa préférence pour la variante mixte parce que c'est **« une vitrine de la zone d'activités de Guergadic »** et parce qu'elle **« donne une meilleure visibilité de la commune. »**

Le vote à bulletins secrets à peine terminé, une dizaine de riverains du secteur de Curlan, favorables au tracé Nord, a quitté la salle. L'amertume était lisible sur certains visages.

La commission santé planche sur la pénurie médicale

Jeudi, lors du conseil municipal, Hervé Le Lu a évoqué la situation médicale actuelle à Mûr-de-Bretagne. Le 30 juin, le bail de la Société civile de moyens (SCM) des médecins arrivera à terme. Une proposition de bail individuel a été faite aux trois praticiens mais ceux-ci ne souhaitent plus continuer à travailler en association. Le maire a donc demandé à la commission santé, conduite par Marie-Anne Le Potier, de se réunir rapidement pour réfléchir à l'embauche de médecins généralistes salariés. Des contacts ont d'ores et déjà été pris avec trois communes qui ont déjà fait ce choix. La commission se réunira le 24 février.

Demande de création de poste à l'école publique

Jeudi soir, lors des questions diverses du conseil municipal, le maire, Hervé Le Lu, a indiqué que, **« compte tenu d'une augmentation des effectifs à l'école élémentaire publique »**, il soutenait la démarche des enseignants et des parents d'élèves. Ces derniers ont adressé une demande de création de poste à la direction académique des Côtes-d'Armor. De son côté, Roselyne Le Corre, adjointe chargée des affaires scolaires, a rencontré Brigitte Messager, inspectrice d'académie. La décision définitive ne sera connue qu'à la rentrée de septembre.

Mûr - Saint-Guen : deux réunions publiques

Deux réunions publiques sur la création d'une commune nouvelle Mûr-de-Bretagne - Saint-Guen auront lieu le 23 février, à 19 h, au foyer culturel de Mûr, et le 24, à 19 h, à la salle des fêtes de Saint-Guen. Elles seront animées par Romain Boutron, maire des Moulins et vice-président du conseil départemental, Franck Le Provost, directeur général des services de la Cidéral, et des élus des communes de La Ferrière, L'Hermitage et Plœuc.

Une motion de soutien aux agriculteurs

Jeudi, en fin de séance municipale, le maire, Hervé le Lu, a évoqué la crise du monde agricole. Il a fait part de la situation difficile rencontrée par certains agriculteurs et a invité les conseillers municipaux à signer la motion de soutien proposée par les présidents des communautés de communes du pays de Guingamp.

■ **Soig Siberil, guitare celtique et concert guitare acoustique**
Virtuose de la guitare celtique et de l'open tunning ou accord ouvert. Il a donné ses lettres de noblesse à la guitare celtique et au fameux accordage Dadgad.
Samedi 13 février, 20 h 30, Ty Blues Garage, 3, rue de la Gare. Tarif : 5 €. Contact : 09 53 54 19 60, 06 52 39 95 22, maisondublues@free.fr

■ **Messe**
Dimanche 14 février, à 10 h 30, à Uzel ; pas de messe en semaine.
Samedi 13 février, 18 h.

■ **Fest-noz**
Awen an Douar, Koll Boued, Da Zañsal, Conan-Ballusson. 32 jeunes danseurs ont besoin de votre soutien pour représenter la Bretagne au Mexique cet été.
Samedi 13 février, 21 h, foyer culturel, 1, rue du Pont-de-Fer. Tarif : 6 €. Contact : 02 97 58 10 50, www.kendalch.bzh

■ **Session musique bretonne**
Breizh session animée par Willy Pichard. Amenez vos instruments.
Dimanche 14 février, 18 h, Ty Blues Garage, 3, rue de la Gare. Gratuit. Contact : 09 53 54 19 60, 06 52 39 95 22, maisondublues@free.fr, www.facebook.com/tybluesgarage

Saint-Thélo

■ **Club de l'amitié des aînés ruraux**
Boules, cartes et autres activités habituelles.
Mardi 16 février, 14 h, à l'espace Le Bouffo, place de l'Église.

Le Mené (Collinée)

■ **Randonnée pédestre**
Départ, à 9 h, parking du Baillot ou à 9 h 15, Les Forges-Merdrignac.
Dimanche 14 février, parking du Baillot.

Uzel

De futurs équipiers d'ambulance en formation

Les stagiaires prennent tour à tour, le rôle de victime.

Venus des casernes de Saint-Brieuc, Le Perray, Plémet, Saint-Carreuc, Plouguenast et Uzel, quatorze pompiers stagiaires se sont retrouvés, à Uzel, pour suivre une formation d'une semaine. Ces équipiers en ambulance pourront ainsi prendre le rôle de 3e personne dans un véhicule de secours aux victimes. Jérôme L'Heveder, sergent-chef basé au Perray, en est le moniteur référent. Il est aidé par Olivier Le Turdu et Guillaume Larribe, moniteurs, et Cédric Cierpra, l'aide moniteur de Saint-Brieuc.

■ **Dîner spectacle**
Le dîner spectacle animé par Les banquettes arrières est complet.
Samedi 13 février, 19 h 30, à la salle culturelle Kastell-d'Ô. Contact : 09 62 08 39 53

■ **État civil : naissance**
Nolan Raulot, le 10 février.

■ **Messe**
Pas de messe en semaine.
Dimanche 14 février, 10 h 30.

Merdrignac

Les apprentis du Mené organisent un loto solidaire

Les organisateurs du loto sont apprentis au centre de formation du Mené.

Des BTS, apprentis du centre de formation du Mené de Merdrignac, en association avec Corsica-Raid, organisent un loto au profit de l'association Léo super-héros, basée à Bréhand. **« Cette action s'inscrit dans le cadre d'un projet pédagogique. Les bénéfices seront intégralement reversés à l'association**, expliquent les apprentis. **De nombreux bons d'achat de 20 € à 400 € et différentes corbeilles sont à gagner. »**

Léo, âgé de 6 ans, est atteint d'une maladie neurologique, l'hypertonie spastique qui provoque un dysfonctionnement de ses quatre membres. Cette maladie rare et complexe nécessite des soins avec des kinésithérapeutes qui exercent essentiellement à l'étranger. Le transport, l'hébergement, les soins et les frais connexes engendrent des coûts importants pour la famille.

Les bénéfices du loto permettront d'aider à couvrir ces dépenses. Pour l'occasion, les étudiants de BTS ont imprimé des tee-shirts « Les apprentis ont du Cœur ».

Vendredi 4 mars, à partir de 17 h 30, à la salle des fêtes de Quintin. Le loto animé par Jean-Jacques Bocquillon. 3 € le carton ; 8 € la plaque de 3 ; 15 € la plaque de 6, plus 1 gratuit ; 20 € la plaque de 8, plus un gratuit. **Renseignements** sur le blog ou sur la page Facebook Léo super-héros.

■ **ADMR, association du service à domicile**
Horaires. Soins infirmiers et aide à domicile pour les familles, personnes âgées, handicapées ou en situation de dépendance, maladie et sortie d'hospitalisation.
Du lundi 15 au vendredi 19 février, 10 h à 12 h, au pôle médico-social, 5, rue de Brocéliande. Contact : 02 96 26 59 56, merdrignac@admr22.org, www.admr22.org

Le Mené (Plessala)

■ **Repas de club**
Le Mené handball organise une soirée tartiflette. Apéritif, crudités, tartiflette salade, choux et café.
Samedi 27 février, 19 h, centre culturel. Tarif : repas sur place 11 €, adulte et 6 €, enfant. Repas à emporter, 10 €. Contact et réservation : 06 85 25 92 25, www.menehand.com

Le Mené (Saint-Jacut-du-Mené)

■ ***Hôtes tension*, F. Didier, et *Échec en math !*, F. Poulet**
Théâtre. La troupe des amicales laïques s'apprête à remonter sur les planches avec deux nouvelles pièces. Les 16 acteurs ont encore fait le choix du rire et de la liberté d'expression. Payant.
Samedi 5 mars, 20 h 30, dimanche 6 mars, 14 h 30, à la salle d'animation.

Corlay

Crise agricole : les élus se rassemblent samedi

Rassemblement des élus pour soutenir les agriculteurs, samedi, à 11 h, salle du Petit-Castel, à Saint-Martin-des-Prés

■ **Conseil municipal**
Communes nouvelles ; projets éoliens ; rénovation immeuble Fraboulet et programme de voirie 2016.
Lundi 15 février, 20 h 30, en mairie.

■ **Messe**
Dimanche 14 février, à 10 h 30, à Corlay.
Samedi 13 février, 18 h, Sainte-Tréphine.

Laurenan

■ **Mairie**
En raison des vacances scolaires, la mairie sera ouverte différemment la semaine prochaine, du 15 au 19 février, le lundi, toute la journée, le mardi le matin et le mercredi le matin, comme d'habitude. Veuillez donc noter que la mairie sera fermée le mardi après-midi et le vendredi, toute la journée
Samedi 13 février.

Saint-Hervé

■ **Un goûter presque parfait**
Pour cette 3e édition, le thème sera Crêpes et carnaval. Le goûter est ouvert à tous les habitants et un coin jeu sera prévu pour les enfants, de 14 h à 17 h. S'inscrire en mairie.
Mercredi 24 février, à la salle polyvalente, place de la Mairie. Gratuit. Inscription avant le 17 février.

Saint-Vran

■ **Scrabble**
Tous les mercredis, de 14 h à 16 h.
Mercredi 17, mercredi 24 février, mercredi 2 mars. Gratuit.

Langast

■ **Messe**
Messe du 1er dimanche de Carême. Samedi 13 février, à 18 h, pas de messe dans la paroisse. Messe également au sanctuaire Notre-Dame de toute aide, dimanche 14 février, à 17 h.
Dimanche 14 février, 10 h 30, église Saint-Gall.

MÛR-DE-BRETAGNE

RN164. Le tracé mixte retenu par le conseil

13 février 2016

Jeudi soir, Hervé Le Lu, maire, réunissait son conseil municipal avec à l'ordre du jour, un avis à donner sur le choix du tracé de la future RN164, à l'issue de la consultation supplémentaire. Le maire a ouvert les débats : « Il y a eu beaucoup de passages à la mairie par les personnes impactées par les trois scénarios envisagés. Il nous faut pourtant nous positionner ». Une dizaine de personnes impactées par la future déviation de la RN164, assistaient, d'ailleurs, à la séance. Pour Jean-Luc Cadoret : « La variante Sud écrase un village. Les variantes Mixte ou Nord donnent des ponts dans la vallée de la Poulancre. Le coût est plus maîtrisé avec le tracé Nord, mais il y aura des problèmes de foncier. Entre le choix des gens et celui des terres, je choisis les gens. La vue de la commune n'est pour moi pas à considérer. Quand je suis sur une quatre voies, je ne la quitte pas parce que je vois un clocher. Je suis pour le Nord ». Julien Videlo intervenait aussi : « Je tiens à demander que la route impacte le moins possible l'activité agricole ». Marianne Lorette indiquait : « Je ne me sens pas capable de choisir qui sera impacté ou non. On doit décider sur de l'humain ». Le vote à bulletin secret a donné trois voix pour le tracé Nord, huit pour le Mixte, aucune pour le Sud et sept abstentions ou blancs. **Halles couvertes.**

Une présentation sommaire du permis de construire avec plans a été faite présentant trois zones distinctes pouvant chacune accueillir deux marchands. Un bloc sanitaire sera construit, le tout en respectant l'architecture existante. **AD'AP.** L'étude d'accessibilité des bâtiments publics prévoit une intervention sur six années pour un montant de 180.000 € environ. La mairie, le groupe scolaire, les toilettes de la mairie seront prioritaires pour 2016. 40 % des travaux seront effectués en interne. Le projet est adopté avec deux abstentions.

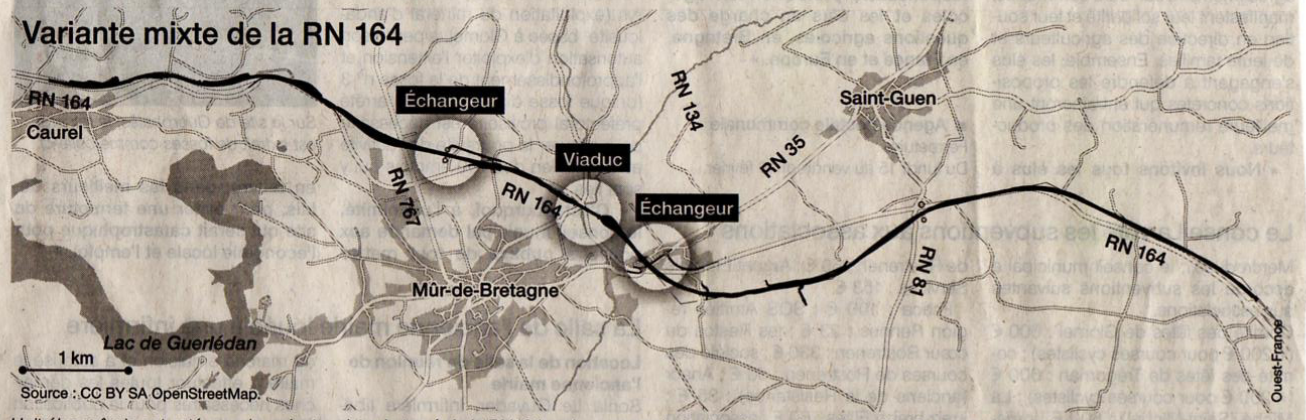
Intercommunalité. Attribution de compensations définitives 2015. Pour Mûr de Bretagne, le montant sera de 380.588 €.

OF 13-14 Février 2016

Mûr-de-Bretagne

RN164 : le conseil municipal peine à choisir une variante

Jeudi, le conseil municipal de Mûr-de-Bretagne était invité à donner un avis consultatif sur le futur tracé de la RN164, entre Caurel et Colmain : huit élus ont voté pour la variante mixte.



Huit élus mûrois ont voté pour la variante mixte du tracé de la RN164, qui passe par le Sud, trois pour la variante Nord et sept se sont abstenus.

La concertation publique complémentaire, concernant la mise à 2x2 voies de la RN164, à hauteur de Mûr-de-Bretagne, s'est achevée, hier soir. Depuis le 18 janvier, de très nombreux habitants se sont déplacés dans les mairies du secteur pour prendre connaissance des trois variantes proposées par la Dreal et faire part de leurs observations.

Jeudi soir, c'était au tour des élus mûrois de se prononcer sur le sujet : huit élus ont voté pour la variante mixte, qui passe par le Sud, trois pour la variante Nord et sept se sont abstenus. Un choix difficile pour plusieurs d'entre eux qui, comme Georges Tilly, élu de l'opposition, pensent que **« l'avis du conseil ne compte pour rien, il n'a pas d'intérêt. »** C'est en effet l'État qui, au terme de cette concertation, va choisir le scénario qui sera retenu.

« Les gens plutôt que la terre »

Cependant, Jean-Luc Cadoret, conseiller municipal d'opposition, a exprimé clairement sa préférence pour le tracé Nord, **« le moins cher »**. Il a reconnu qu'il engendrait des problèmes au niveau du foncier, mais fait **« le choix des gens plutôt que des terres. Le tracé mixte passe trop près des habitations. »** En écho, Julien Videlo (majorité), a souhaité que le tracé choisi **« n'impacte pas trop les terres agricoles et qu'on facilite la vie des gens. »** De son côté, Marianne Lorette (majorité) a dit **« ne pas se sentir capable de choisir. C'est un dossier qui dure et les conflits n'en finissent plus. Derrière tout ça il y a des gens qui vivent. »**

« La vitrine de Mûr »

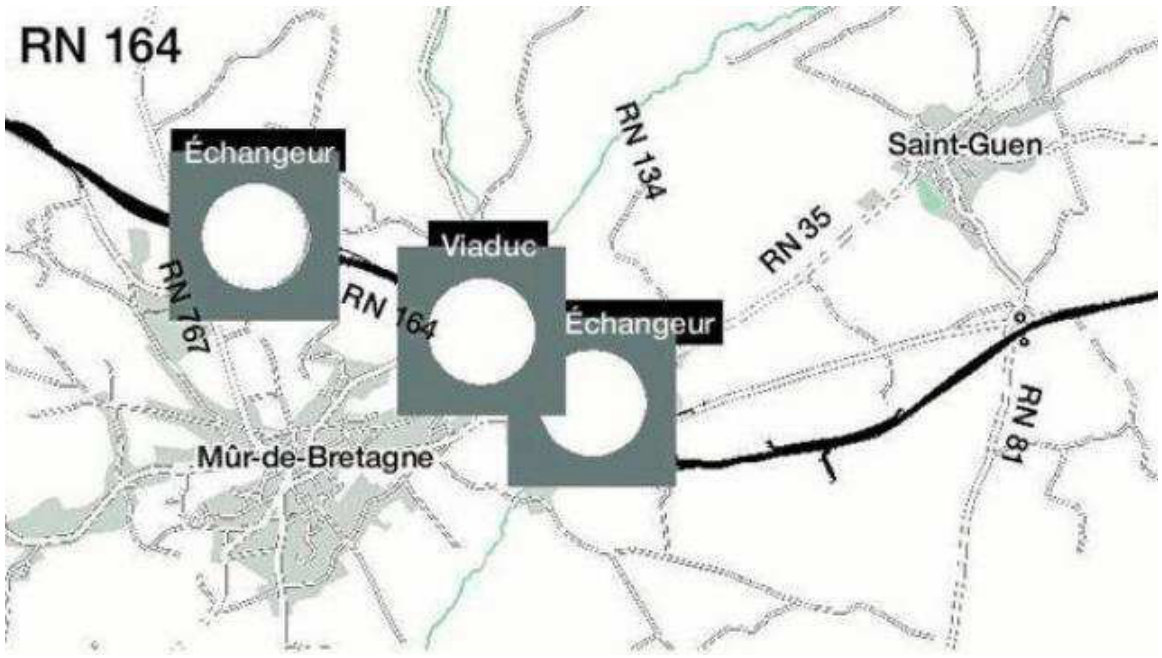
Avant d'inviter les membres de l'assemblée **« à voter ou s'abstenir en fonction de ce qu'ils croient »**, le maire, Hervé le Lu, a redit combien cet axe était important pour le développement du Centre-Bretagne, mais aussi combien le choix du tracé était **« difficile pour un maire »**. Il a rappelé sa préférence pour la variante mixte parce que c'est **« une vitrine de la zone d'activités de Guergadic »** et parce qu'elle **« donne une meilleure visibilité de la commune. »**

Le vote à bulletins secrets à peine terminé, une dizaine de riverains du secteur de Curlan, favorables au tracé Nord, a quitté la salle. L'amertume était lisible sur certains visages.

RN164 : le conseil municipal peine à choisir une variante

Mûr-de-Bretagne - Modifié le 15/02/2016 à 04:00 | Publié le 13/02/2016 à 03:18

écouter



Jeudi, le conseil municipal de Mûr-de-Bretagne était invité à donner un avis consultatif sur le futur tracé de la RN164, entre Caurel et Colmain : huit élus ont voté pour la variante mixte.

La concertation publique complémentaire, concernant la mise à 2x2 voies de la RN164, à hauteur de Mûr-de-Bretagne, s'est achevée, hier soir. Depuis le 18 janvier, de très nombreux habitants se sont déplacés dans les mairies du secteur pour prendre connaissance des trois variantes proposées par la Dreal et faire part de leurs observations.

Jeudi soir, c'était au tour des élus mûrois de se prononcer sur le sujet : huit élus ont voté pour la variante mixte, qui passe par le Sud, trois pour la variante Nord et sept se sont abstenus. Un choix difficile pour plusieurs d'entre eux qui, comme Georges Tilly, élu de l'opposition, pensent que « **l'avis du conseil ne compte pour rien, il n'a pas d'intérêt.** » C'est en effet l'État qui, au terme de cette concertation, va choisir le scénario qui sera retenu.

« Les gens plutôt que la terre »

Cependant, Jean-Luc Cadoret, conseiller municipal d'opposition, a exprimé clairement sa préférence pour le tracé Nord, « **le moins cher** ». Il a reconnu qu'il engendrait des problèmes au niveau du foncier, mais fait « **le choix des gens plutôt que des terres. Le tracé mixte passe trop près des habitations.** » En écho, Julien Videlo (majorité), a souhaité que le tracé choisi « **n'impacte pas trop les terres agricoles et qu'on facilite la vie des gens.** » De son côté, Marianne Lorette (majorité) a dit « **ne pas se sentir capable de choisir. C'est un dossier qui dure et les conflits n'en finissent plus. Derrière tout ça il y a des gens qui vivent.** »

« La vitrine de Mûr »

Avant d'inviter les membres de l'assemblée « **à voter ou s'abstenir en fonction de ce qu'ils croient** », le maire, Hervé le Lu, a redit combien cet axe était important pour le développement du Centre-Bretagne, mais aussi combien le choix du tracé était « **difficile pour un maire** ». Il a rappelé sa préférence pour la variante mixte parce que c'est « **une vitrine de la zone d'activités de Guergadic** » et parce qu'elle « **donne une meilleure visibilité de la commune.** »

Le vote à bulletins secrets à peine terminé, une dizaine de riverains du secteur de Curlan, favorables au tracé Nord, a quitté la salle. L'amertume était lisible sur certains visages.

Mûr-de-Bretagne

14/02 Mûr-de-Bretagne. Les halles couvertes ouvriront dès l'été prochain
04h00 Les enfants animent leur conte à la bibliothèque
15/02 RN164 : le conseil municipal peine à choisir une variante
15/02 Mûr - Saint-Guen : deux réunions publiques
15/02 Demande de création de poste à l'école publique
+

Services Ouest-France

- Abonnés, découvrez vos privilèges
- Abonnés, gérez votre abonnement
- Achetez le journal numérique du jour (0,95€)
- Abonnez-vous à partir de 1€/mois
- La Boutique Ouest-France : soldes
- Jeux
- Annonces
- Obsèques / Dans nos cœurs
+

Les plus lus **Les plus commentés**

Crise agricole. Les agriculteurs ont quitté Vannes dans le calme - Crise agricole
Météo. De la neige attendue mercredi et jeudi dans l'Ouest - Neige
Un retraité reçoit un courrier du RSI : « On vous doit 2 milliards » - Insolite
Météo. Tempête : Encore 8300 foyers sans électricité en Bretagne - Météo
Rennes. Abraham, perché au dessus des toits pendant une semaine ! - Rennes

Jeux Ouest-France


RUGBY SNR Loire Atlantique/ Vannes


Weekend en Amoureux

+

Mûr-de-Bretagne

L'atelier de dessin ouvre ses cours aux non-initiés

L'Atelier de dessin permet aux artistes de s'ouvrir à différentes techniques.

Pour mieux se faire connaître et attirer de nouveaux artistes, l'Atelier de dessin amateur mûrois (Adam) ouvre ses portes au public, une fois par mois. C'est une nouveauté et ça marche. Sylvaine Aymé, la responsable artistique, accueille tous les publics lors de séances de dessin-peinture, le lundi et le vendredi après-midi et le samedi matin. L'occasion de découvrir les œuvres réalisées par les élèves, mais aussi de s'installer devant un chevalet, pinceau à la main.

Ces jours-là, des exercices sur un thème précis sont mis en place et l'élève est guidé personnellement dans la réalisation de son œuvre. Après un travail sur l'arbre, la cascade, la marine, c'est l'art du collage qui sera proposé en mars. Les « anciens » apprécient aussi ces nouveautés qui leur permettent d'appréhender de nouvelles techniques et de renouveler dans leurs productions. **« C'est très intéressant, les conseils sont toujours judicieux ; ce sont des bases qui nous permettent d'apprendre autre chose. Après, chacun fait comme il le sent »**, soulignent en chœur Joëlle et Patrick, adhérents de la première heure.

Renseignements : sur place, au Château, ou au 06 46 08 49 17. Gratuit.

Grâce-Uzel

Répétitions intenses pour la troupe Arc-en-ciel

Colette Crosnier, Fabien Travers, Laure Jamault, Jean-Marc Videlot, Isabelle Tiger et Pascal Moisan promettent de bons moments de rire.

Les répétitions s'intensifient pour les six acteurs de la troupe Arc-en-ciel qui parachèvent leur troisième saison. C'est une pièce comique en deux actes, de Patricia Haube, pleine de quiproquos et d'humour que Colette Crosnier, Isabelle Tiger, Pascal Moisan, Jean-Marc Videlot, Fabien Travers, Laure Jamault proposeront pour quatre représentations.

« *Je ne lui ai pas encore tout dit* ! met en scène Alex qui souhaite ouvrir une discothèque à Nice, avec son ami Stéphane. Il décide alors de demander une aide financière à sa mère, qui va accepter... À condition que son fils lui présente une future belle-fille distinguée, aux antipodes des jeunes femmes qu'il fréquente », raconte Jean-Marc Videlot.

Samedi 27 février, à 20 h 30, dimanche 28, à 15 h, vendredi 4 mars, à 20 h 30, samedi 5 mars, à 20 h 30, à la salle Arc-en-ciel. Tarif 6 €, gratuit pour les moins de 12 ans.

Corlay

Éleveurs de chevaux de sang : des résultats positifs

Les éleveurs de chevaux de sang du pays de Corlay, les élus et les salariés étaient réunis, samedi, à la salle panoramique de l'hippodrome, pour l'assemblée générale de l'association.

Une cinquantaine d'éleveurs de chevaux de sang était réunie, samedi, en assemblée générale. L'occasion pour le président Philippe Garin de dresser le bilan de l'activité du haras : **« Après quatre ans, nous commençons à faire une petite trésorerie. Cinq étalons étaient en poste l'an passé. Nous sommes déçus par la performance de Policy Maker, un ancien étalon des haras nationaux, qui n'a réalisé que 23 saillies. Cela s'explique en partie par le prix de la saillie, 2 000 €, trop cher, semble-t-il, pour notre région »**.

Il a aussi souligné le travail des bénévoles qui **« donnent régulièrement un coup de main pour le site et auprès des animaux et aident les deux salariés »**. À la suite du départ de certains membres, quatre personnes intègrent le bureau : Vincent Le Roy, pré-entraîneur à Plougastel Daoulas, Jean-Pierre Claudic, éleveur à Saint Tugdual, Fabien Lusson, éleveur à Plounevez-Quintin, et Aurélien Dincuff, éleveur débourreur à Fréhel.

Allineuc

■ **Fnaca**
Préparation de diverses manifestations. Réunion de préparation des cérémonies du 19 mars ; de la potée du 2 avril et du voyage à Lourdes.
Jeudi 18 février, 10 h 30, à la salle Le Mézel.

■ **Troupe de théâtre de la commune**
Théâtre. 1 € sera reversé à l'association Sidonie Rose.
Samedi 20, samedi 27 février, 20 h 30, dimanche 21 février, 14 h, à la salle des fêtes. Tarif : 6 €.

Saint-Guen

Le conseil donne son avis sur la RN164

Mickaël Dabet, maire, a rappelé à l'assemblée le tracé des variantes proposées : l'aménagement sur place, la variante nord et la variante sud. Les trois ont des points communs : la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD767, l'autre à l'est, avec la RD81, et l'élargissement à 2X2 voies de la déviation de Caurel, sur 2,3 km, à l'extrémité ouest du projet. L'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude est envisagé.

Une variante mixte avait été proposée lors du comité de suivi, en juin 2015. Cette variante emprunte le tracé de la variante nord, pour la partie ouest, et de la variante sud, pour la partie est. Le conseil était invité à prendre position, sachant que **« tous les tracés impactent la population ».** Après discussion et délibération, le conseil s'est déclaré favorable à la variante mixte améliorée, proposée dans un courrier du 30 novembre 2015. Privilégiant le passage par Pont-Quémer, cette variante prend en considération la reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'État après expropriation et la limitation de l'impact à Curlan par la suppression du rond-point, en conservant le tracé de l'actuelle RN164.

Ainsi, l'aménagement d'un seul rond-point à Pont-Quémer sera suffisant ; ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale pour un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités. Le conseil a sollicité les services de la Dreal pour maintenir le demi-échangeur à Caurel et lui a demandé de produire une infographie permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie, à hauteur de Curlan - Pont-Quémer en particulier.

■ **La commune nouvelle**
Réunion publique, organisée par les maires de Saint-Guen et de Mûr-de-Bretagne et animée par Romain Boutron, maire des Moulins et vice-président du conseil départemental ; Anne Charles, maire déléguée de La Ferrière ; Françoise Le Fur, maire déléguée de L'Hermitage ; Jean-Pierre Le Goff, adjoint de Plœuc-l'Hermitage et Franck Le Provost, DGI de la Cidéral.
Mercredi 24 février, 19 h, à la salle des fêtes.

Saint-Mayeux

La Saint-Valentin en gallo : une soirée réjouissante

Le Collect'ifs 767 a, une nouvelle fois, fait le plein, vendredi soir, pour la soirée contes en gallo. Dans une salle aménagée en cabaret, à l'occasion d'un repas de Saint-Valentin, le conteur Matao Rolo a alterné des récits traditionnels et populaires, déclenchant de nombreux rires.

Samedi 12 mars, à Saint-Mayeux, concert dans le cadre de la Semaine des langues régionales.

Le conteur Matao Rolo, lors de la soirée de contes en gallo.

Saint-Gilles-Vieux-Marché

Le comité des fêtes poursuit son œuvre caritative

Après la remise de 1 000 € à Rayon de soleil, Claudine Jaglin a remis, jeudi, 500 € à l'association Les Papillons de Charcot, vedette de la Multi Randos 2015. Ce don correspond au bénéfice de la vente des pains cuits dans les fours de la commune. Les autres dons : Téléthon, 500 € ; Matelots de la vie, 100 €.

■ **Jarret et frites**
Repas sur place ou à emporter. Organisé par le FC Poulancre-Mûr-Saint-Gilles.
Samedi 20 février, 19 h 30, à la salle des fêtes. Tarifs : 11 €, réduit 5 €.

Plussulien

140 beloteurs au concours des Genêts d'Or

70 équipes ont participé, vendredi, au concours de belote organisé par les Genêts d'Or. Gisèle Dagorgne et Édouard Garin du Quillio se sont imposés. 2. Danielle Guégan et Odile Allanic de Saint-Nicolas-du-Pélem. 3. Daniel et Anne Le Méhauté de Canihuel. 4. Anne et Rémi Le Guellec du Haut-Corlay. 5. Christian et Guy Le Boulch de Glomel.

Saint-Thélo

■ **Mairie**
Fermeture.
Jeudi 18 février.

Noyal-Pontivy

■ **Grand prix handisport : recherche de bénévoles**
La municipalité cherche des volontaires (plus de 16 ans) pour l'aider à organiser le Grand prix des jeunes, le 7 avril, au complexe Noal Sport.
Contact : Laurent Foucault, tél. 06 48 56 76 04.

Saint-Aignan

Chasse : les soirées de comptage s'achèvent

Lundi soir a eu lieu la troisième et dernière soirée de comptage de la faune effectuée par les membres de la société de chasse de la commune. **« Cela est fait pour définir les plans de chasse pour la saison prochaine »,** explique Jean-Michel Le Bihan, président.

Le comptage se fait habituellement par quatre personnes : un chauffeur, deux observateurs et une personne qui prend des notes. Les observateurs, équipés de projecteurs puissants, balaient les champs et talus afin de comptabiliser les animaux.

Il a été remarqué que la population de renards et de lapins semble progresser, contrairement aux lièvres, qui malgré la non-chasse, diminuent légèrement.

Ce comptage s'effectue sur un circuit d'une vingtaine de kilomètres essentiellement dans la commune. Celui-ci est identique depuis plusieurs années. **« Cela ne reflète qu'une petite partie de la faune mais permet de faire une comparaison d'une année sur l'autre »,** conclut le président.

Dominique Bellec, Roger Le Mouellic et Jérémy Raoul ont participé aux opérations de comptage de la faune..

Cléguérec

Kleg VTT : de nouveaux circuits à la prochaine rando

Ce vendredi, l'association Kleg VTT s'est réunie en assemblée générale au restaurant Le Kleg.

De 14 à 68 ans
Comptant une trentaine de membres de 14 à 68 ans, l'association à pour seul but de pratiquer le VTT pour le plaisir. Le président a rappelé les participations et les sorties effectuées durant l'année passée.

En effet, le club répond très régulièrement présent aux randonnées organisées par les clubs voisins. **« Nous participons en tant que vététistes et nos conjoints participent aux randonnées marches »**, explique Frédéric Videlo, le président du club.

De nouveaux circuits à la prochaine rando
En 2016, l'association prévoit un week-end de randonnée dans le Maine-et-Loire, à Saint-André-de-la-Marche, en partenariat avec le club VTT de ce département. Une vingtaine personnes de ce club s'était déjà déplacée dans la commune afin de participer à la randonnée de septembre 2015.

De plus, les membres commencent déjà à organiser la prochaine grande randonnée du club qui se déroulera le dimanche 4 septembre. **« Il y aura de nouveaux circuits en VTT, mais aussi en marche »**, précise le président.

Renouvellement du bureau
Le bureau de l'association, s'est aussi renouvelé président : Frédéric Videlo ; vice-président, Gaël Guillaume ; secrétaire, Mickael Paquis ; trésorier, Christophe Le Balch.

Le club invite à essayer et à participer aux randonnées qu'ils organisent. Il est conseillé d'avoir un VTT en bon état ainsi qu'un casque. Les départs se font tous les dimanches matin à 9 h en période hivernale et à 8 h 30 en période estivale devant le local des associations situés à rue Belle Étoile.

Contact : kleg.vtt@gmail.com ou sur le site : sites.google.com/site/klegvtt/home.

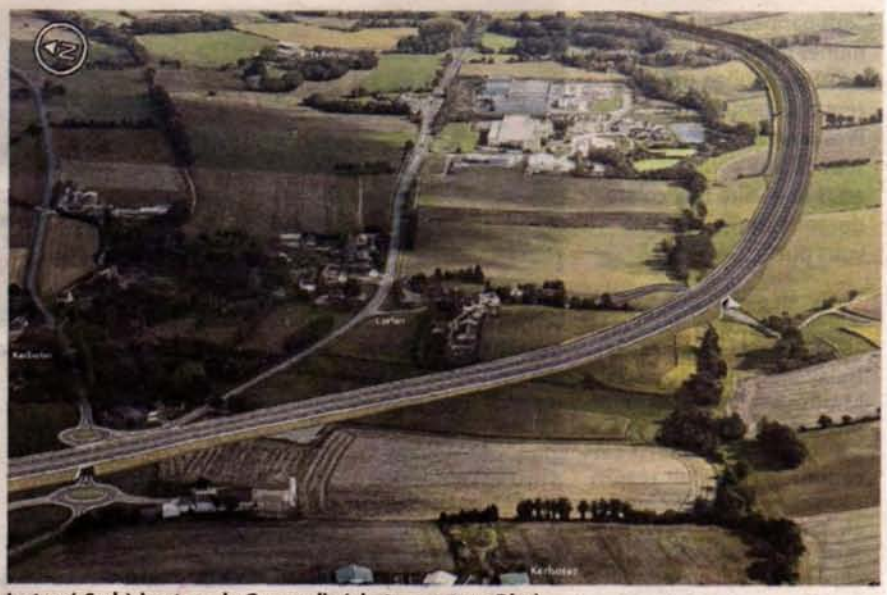
■ **Club des retraités**
Marche depuis le café de Bon Repos. Voie verte qui passe par le viaduc et descente jusqu'à Trégnanton. Retour par la voie verte ou le village le Guilleret et le halage. Prévoir 1 € pour les chauffeurs et un bâton.
Jeudi 18 février, 14 h, boulodrome.

RN164 : ça avance

RN 164 > La population divisée

Qu'en pensent les Mûrois ?

La consultation publique sur la RN 164 est achevée. Et la population mûroise paraît très divisée, si l'on en croit les remarques formulées dans le recueil déposé en mairie de Mûr...



Le tracé Sud à hauteur de Guergadic (photo-montage Diro)

« **De toutes façons les positions des uns et des autres sont très tranchées et il sera impossible de concilier les uns et les autres** » remarque le maire de Mûr, Hervé Le Lu. « **C'est donc l'Etat qui devra trancher** ». Trancher entre les divers scénarios présentés. Rappelons qu'il y en a quatre : l'aménagement sur place, officiellement abandonné ; la variante Nord ; la variante Sud et la variante mixte qui, dans sa partie Ouest combine avec la variante Nord y compris dans le franchissement du Poulancre ; s'appuie dans la partie Est sur la variante Sud, mais s'écarte légèrement vers l'Est dans sa partie centrale pour s'éloigner du Pont Quémer (mais se rapproche de Kerbotin).

Pour les municipalités de Mûr et St Guen, les choses sont désormais claires : sous réserve d'aménagements pour diminuer l'impact du côté de Curlan et Kerbotin, c'est la variante mixte qui est privilégiée, car de la future route, la commune et surtout la zone de Guergadic sont visibles et facilement accessibles. Mais qu'en pensent les Mûrois ?

Pour la variante Nord

Il y a d'abord ceux qui sont favorables à la variante Nord. Laurent Le Sourne et Herminie Jégo (Curlan) sont de ceux-là : « **les terres agricoles ont encore plus d'importance que les êtres humains. On oppose des champs à des habitations** ». Pour eux, la moins pénalisante pour les riverains est bien l'option Nord. C'est ce qu'ils ont écrit dans le dossier d'enquête publique. Marie-Noëlle et Henri Visdeloup sont du même avis : « **l'option Nord n'impacte que des terres agricoles. Et puis l'option Sud couperait Curlan, plus gros village de Mûr, du centre-bourg** ». Argument partagé par Evelyne Pajot : « **séparer Curlan de Mûr est une aberration. Pensons aux humains. La variante Nord est par ailleurs moins coûteuse, ce qui permettrait de dégager de l'argent pour faire un demi-échangeur à Caurel** ».

Annie Frelaut dénonce elle, le tracé mixte, « **plus long, plus cher, moins respectueux de l'écologie et qui créerait un enchevêtrement de routes et ronds-points et des nuisances sonores** ».

Maurice Le Bris (Kerbotin) s'inquiète : « **l'option Sud va générer une route en surplomb de six mètres à 25m de chez moi. Comment sera-t-il possible de vivre normalement dans ces conditions ? Le passage par le Nord est plus simple et plus rapide** » ; Jean-Claude Edy évoque des raisons similaires. Pour Michel Jégo (Kerbotin), « **l'option Nord est moins chère** » et surtout, l'option Sud et l'option mixte impacterait le bien-vivre à Mûr.

Pour la variante Sud ou mixte

Il y a les favorables à la variante Sud. A commencer par Laurent et Nathalie Le Drogoff qui jugent la variante Nord « **très pénalisante pour deux exploitations que l'on prive de terres très fertiles et qui ne pourront plus fonctionner** ». Ils s'interrogent aussi sur le remembrement partiel « **qui devra être très étudié** ». A leurs yeux, seuls les tracés Sud et mixte « **permettent de relier la zone de Guergadic, noyau de l'emploi dans notre secteur** ». Ils s'inquiètent aussi des conséquences de l'option Nord sur le jardin (classé) du Botrain.

Jacqueline et André Le Sergent, exploitants agricoles, seraient les premiers impactés par le tracé Nord. « **L'avenir de notre exploitation est en danger** ».

Simon Georgeais, qui envisage de reprendre la ferme familiale à Curlan, estime « **que le tracé Nord remet en cause mon installation** ».

Valérie Le Potier, de Mûr, propriétaire à proximité de la variante Nord, craint l'impact sur sa propriété : « **quand nous avons acheté notre maison, il n'avait jamais été question de faire passer une 2x2 voies près de chez nous** ». Même son de cloche de la part de Jacqueline Le Sergent (le Bas de la Lande) : « **Il y a 10 ans, nous avons obtenu notre permis de construire, et nous n'avons jamais entendu parler d'un projet routier dans cette zone** ».

Et sur place ?

Et puis il y a les autres qui estiment que l'on a enterré un peu vite l'option de l'aménagement sur place : « **aucune des variantes ne peut nous convenir. Un aménagement sur place serait judicieux comme initialement prévu** » estiment Joseph et Agnès Le Bihan (Le Botrain).

Marcel Bertho juge que la variante Nord, « **c'est l'oubli total** » et il s'interroge : « **il y a quelques années, des maisons ont été achetées ainsi que des terres. Elles ont été payées par l'Etat, donc par nos impôts** ». Sous entendu, pourquoi être revenu là-dessus et avoir jeté aux orties l'aménagement sur place, ce qui s'apparente à une gabégie financière.

Marie-Suzanne et Francis Bertho (Curlan), ne veulent pas entendre parler de la variante Nord. « **Avec elle, l'isolement de Mûr sera irréversible. Sommes-nous voués à disparaître pour privilégier les camions ? Allez faire un tour du côté de St Caradec et Gouarec... Nous ne voulons pas de ce type de ville morte** ». Pour eux, « **tout tracé doit épouser le tracé actuel de la RN 164. Sinon, il faut dénoncer le gaspillage d'argent public** ».

Même son de cloche du côté de Suzanne Rolland (le Bas de la Lande) : « **que d'argent gaspillé alors que nous sommes en période de restriction. Ce qui est déjà acquis doit être utilisé** ».

De son côté, Jean-Jacques Pajot, dans un très long argumentaire, s'interroge sur l'utilité de cet aménagement en 2x2 voies, tandis qu'Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin s'inquiètent : « **les différentes variantes remettent en cause la pérennité de notre exploitation** ».

On le voit, la population est très divisée...

CI 19 02 2016

RN164 : ça avance peu à peu

RN 164 > Où en est-on ?

CI 19 02 2016

La RN 164 prend son temps

La semaine dernière, le « barreau Nord » de Loudéac, sur la RN 164, a été inauguré. Mais l'heure était à une satisfaction mitigée. Car certains trouvent que la mise en 2x2 voies prend trop de temps.

Les absents ont toujours tort. Et si Jean-Yves Le Drian, président du Conseil régional (mais aussi… ministre de la Défense) et Patrick Strzoda, préfet de la région Bretagne, avaient été présents lors de l'inauguration du « barreau Nord » de Loudéac (ils s'étaient excusés et étaient représentés respectivement par Gérard Lahellec et par Pierre Lambert, préfet des Côtes d'Armor), ils auraient entendu le discours lénifiant de Jean Hourmant, longtemps maire de Plonévez-du-Faou et conseiller général, et depuis 1988 président du « Comité pour l'aménagement à 2x2 voies de l'axe central », la RN 164 Châteaulin-Loudéac-Rennes.

Invité par Gérard Huet, maire de Loudéac, il a été un véritable « poil à gratter » pour les représentants de l'Etat et de la Région, au milieu de tout un concert d'autosatisfactions. Exemplaire à plus d'un titre, le barreau Nord a obligé les ingénieurs à faire face à des contraintes très lourdes en terme de circulation, a permis pourtant une démarche novatrice en terme d'environnement, d'insertion sociale, d'adaptation à des impératifs techniques complexes (pont du Chaffaud où route et rail se côtoient).

Jean Hourmant : « on attend depuis 1967 ».

« Nous sommes délaissés »

Mais il ne répond pas à toutes les attentes.

« **Je m'attendais à voir Jean-Yves Le Drian. Je lui aurait rappelé ses promesses** ». Jean Hourmant ne peut que s'empêcher de faire part de ses désillusions. « **Depuis que le général De Gaulle a promis cet aménagement en 1967, que de ministres et de Président à avoir confirmé cette promesse. Et pourtant, on nous dit aujourd'hui que même à l'horizon 2020, elle ne sera pas tenue…** » Or, cette route est à ses yeux l'épine dorsale de la Bretagne : « **la situation est dramatique en Centre Bretagne. Nous sommes délaissés. Non seulement c'est de notre économie dont il s'agit, mais aussi de notre sécurité. Quand on voit rien que sur le tronçon de Châteauneuf, notamment à hauteur de Pleyben, le nombre de tués sur cette RN 164…** »

Plus qu'une route

Mais Jean Hourmant a eu le renfort de deux autres intervenants. Gérard Huet d'abord qui a souligné la situation carrefour de Loudéac. « **6500 slariés travaillent notamment dans la plus grande zone industrielle du département. Les routes sont un facteur essentiel de notre développement** », tandis que le député Marc Le Fur, tout en se réjouissant des prouesses techniques réalisées sur ce barreau Nord, a insisté : « **quand le chantier de la RN 164 se terminera-t-il ? Si les derniers chantiers sont lancés en 2020, ça va. Mais si c'est fin 2026, c'est trop loin. Ici, nous voulons des routes car c'est économiquement important. Car tout est lié : l'agriculture, l'agro-alimentaire, la logistique…** »

J.F. Podevin

CI 19-02-2016

> « La région est exemplaire »

Les propos de Jean Hourmant n'ont laissé ni l'Etat ni la Région, indifférent. Et l'un comme l'autre ont tenu à mettre les choses au point.

« 101 kms de RN 164 sont aujourd'hui en deux fois deux voies. Il en reste 60 à aménager » a ainsi rappelé le préfet Pierre Lambert. **« Nous sommes conscients de l'importance de cette route pour lutter contre la fracture territoriale. A terme, elle permettra de gagner 1h pour un camion et 45 minutes pour une voiture, entre Quimper et Rennes. »** Avant de relativiser : **« vous n'avez pas attendu la RN 164 pour développer le Centre-Bretagne qui est un secteur parmi les plus dynamiques de la Région »**. Il a souligné que **« 237 millions d'euros vont être investis sur les cinq ans à venir, dont 127 millions par l'Etat (NDLR : le barreau Nord de Loudéac a représenté 12,5 M€ d'investissements) »**. Mais il a aussi demandé encore un peu de patience : **« Les procédures sont très longues et complexes »**. Avant d'annoncer le nouveau calendrier d'aménagement (voir par ailleurs). **« En 2020, il ne restera plus qu'une tranche sur Merdrignac, une tranche sur Rostrenen et le tronçon de Mûr »**. Et d'affirmer : **« la Région Bretagne est celle qui bénéficie du plus de moyens de par l'Etat »**.

Quant à Gérard Lahellec, il remarque : **« quand on parle de la RN 164, c'est à la fois un motif de satisfaction et de frustration, car on considère toujours que cela ne va pas assez vite. Mais la Bretagne est la seule région de France à co-financer des travaux sur les routes nationales avec l'Etat, car nous savons que le désenclavement du Centre-Bretagne sera routier ou ne sera pas. La RN 164 est la seule alternative crédible pour irriguer le Centre-Bretagne »**.

Propos qui ont fait réagir Marc Le Fur : **« lors de la grande réunion interministérielle de 2014 qui a fait suite au mouvement des Bonnets rouges, il avait été arrêté que tous les tronçons seraient achevés ou en cours de chantier en 2020, à l'exception du tronçon de Mûr. Et là, on voit que faute d'argent, deux autres tronçons à Merdrignac et Rostrenen sont repoussés au prochain plan… »** Les promesses n'engagent que ceux qui y croient, c'est connu…

Pour la variante Nord

Il y a d'abord ceux qui sont favorables à la variante Nord. Laurent Le Sourne et Herminie Jégo (Curlan) sont de ceux-là : « **les terres agricoles ont encore plus d'importance que les êtres humains. On oppose des champs à des habitations** ». Pour eux, la moins pénalisante pour les riverains est bien l'option Nord. C'est ce qu'ils ont écrit dans le dossier d'enquête publique. Marie-Noëlle et Henri Visdeloup sont du même avis : « **l'option Nord n'impacte que des terres agricoles. Et puis l'option Sud couperait Curlan, plus gros village de Mûr, du centre-bourg** ». Argument partagé par Evelyne Pajot : « **séparer Curlan de Mûr est une aberration. Pensons aux**

Pour la variante Sud ou mixte

Il y a les favorables à la variante Sud. A commencer par Laurent et Nathalie Le Drogoff qui jugent la variante Nord « **très pénalisante pour deux exploitations que l'on prive de terres très fertiles et qui ne pourront plus fonctionner** ». Ils s'interrogent aussi sur le remembrement partiel « **qui devra être très étudié** ». A leurs yeux, seuls les tracés Sud et mixte « **permettent de relier la zone de Guergadic, noyau de l'emploi dans notre secteur** ». Ils s'inquiètent aussi des conséquences de l'option Nord sur le jardin (classé) du Botrain.

Jacqueline et André Le Sergent, exploitants agricoles, seraient les premiers impactés par le tracé Nord. « **L'avenir de notre exploitation est en danger** ».

Simon Georgeais, qui envisage de reprendre la ferme familiale à Curlan, estime « **que le tracé Nord remet en cause mon installation** ».

Valérie Le Potier, de Mûr, propriétaire à proximité de la variante Nord, craint l'impact sur sa propriété : « **quand nous avons acheté notre maison, il n'avait jamais été question de faire passer une 2x2 voies près de chez nous** ». Même son de cloche de la part de Jacqueline Le Sergent (le Bas de la Lande) : « **Il y a 10 ans, nous avons obtenu notre permis de construire, et nous n'avons jamais entendu parler d'un projet routier dans cette zone** ».

Et sur place ?

Et puis il y a les autres qui estiment que l'on a enterré un peu vite l'option de l'aménagement sur place : « **aucune des variantes ne peut nous convenir. Un aménagement sur place serait judicieux comme initialement prévu** » estiment Joseph et Agnès Le Bihan (Le Botrain).

Marcel Bertho juge que la variante Nord, « **c'est l'oubli total** » et il s'interroge : « **il y a quelques années, des maisons ont été achetées ainsi que des terres. Elles ont été payées par l'Etat, donc par nos impôts** ». Sous entendu, pourquoi être revenu là-dessus et avoir jeté aux orties l'aménagement sur place, ce qui s'apparente à une gabégie financière.

Marie-Suzanne et Francis Bertho (Curlan), ne veulent pas entendre parler de la variante Nord. « **Avec elle, l'isolement de Mûr sera irréversible. Sommes-nous voués à disparaître pour privilégier les camions ? Allez faire un tour du côté de St Caradec et Gouarec… Nous ne voulons pas de ce type de ville morte** ». Pour eux, « **tout tracé doit épouser le tracé actuel de la RN 164. Sinon, il faut dénoncer le gaspillage d'argent public** ».

Même son de cloche du côté de Suzanne Rolland (le Bas de la Lande) : « **que d'argent gaspillé alors que nous sommes en période de restriction. Ce qui est déjà acquis doit être utilisé** ».

De son côté, Jean-Jacques Pajot, dans un très long argumentaire, s'interroge sur l'utilité de cet aménagement en 2x2 voies, tandis qu'Olivier Lavenant et Maud Bachelot-Hourdin s'inquiètent : « **les différentes variantes remettent en cause la pérennité de notre exploitation** ».

On le voit, la population est très divisée…

CI 19 02 2016

CI 19/02/2016

RN164 : ça avance

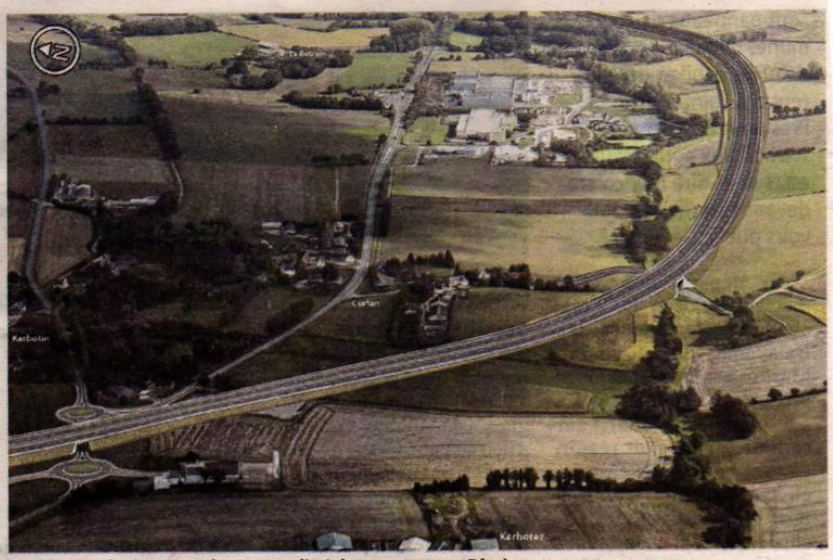
RN 164 > La population divisée

Qu'en pensent les Mûrois ?

La consultation publique sur la RN 164 est achevée. Et la population mûroise paraît très divisée, si l'on en croit les remarques formulées dans le recueil déposé en mairie de Mûr...

« **De toutes façons les positions des uns et des autres sont très tranchées et il sera impossible de concilier les uns et les autres** » remarque le maire de Mûr, Hervé Le Lu. « **C'est donc l'Etat qui devra trancher** ». Trancher entre les divers scénarios présentés. Rappelons qu'il y en a quatre : l'aménagement sur place, officiellement abandonné ; la variante Nord ; la variante Sud et la variante mixte qui, dans sa partie Ouest combine avec la variante Nord y compris dans le franchissement du Poulancre ; s'appuie dans la partie Est sur la variante Sud, mais s'écarte légèrement vers l'Est dans sa partie centrale pour s'éloigner du Pont Quémer (mais se rapproche de Kerbotin).

Pour les municipalités de Mûr et St Guen, les choses sont désormais claires : sous réserve d'aménagements pour diminuer l'impact du côté de Curlan et Kerbotin, c'est la variante mixte qui est privilégiée, car de la future route, la commune et surtout la zone de Guergadic sont visibles et facilement accessibles. Mais qu'en pensent les Mûrois ?



Le tracé Sud à hauteur de Guergadic (photo-montage Diro)

humains. La variante Nord est par ailleurs moins coûteuse, ce qui permettrait de dégager de l'argent pour faire un demi-échangeur à Caurel ».

Annie Frelaut dénonce elle, le tracé mixte, « **plus long, plus cher, moins respectueux de l'écologie et qui créerait un enchevêtrement de routes et ronds-points et des nuisances sonores** ».

Maurice Le Bris (Kerbotin) s'inquiète : « **l'option Sud va générer une route en surplomb de six mètres à 25m de chez moi. Comment sera-t-il possible de vivre normalement dans ces conditions ? Le passage par le Nord est plus simple et plus rapide** » ; Jean-Claude Edy évoque des raisons similaires. Pour Michel Jégo (Kerbotin), « **l'option Nord est moins chère** » et surtout, l'option Sud et l'option mixte impacterait le bien-vivre à Mûr.

CI 19-02-2016

> Le calendrier

Calendrier d'aménagement, d'Ouest en Est :

- Châteauneuf du Faou : démarrage des travaux en 2017. Mise en service en 2020.

- Tronçon de Rostrenen : études commencées en février 2012. Déclaration d'utilité publique en 2015. Démarrage des travaux en 2018 ou 2019.

- Tronçon de Mûr-de-Bretagne : études commencées en décembre 2012. Déclaration d'utilité publique en 2017. Lancement des travaux à une date indéterminée. En principe après 2020, dans le cadre du prochain contrat de plan Etat-Région.

- Tronçon de Plémet. Etudes commencées en mars 2013. Déclaration d'utilité publique en 2016. Démarrage des travaux en 2019-2020.

- Merdrignac : deux tronçons. Le tronçon Est devrait être réalisé en premier. Etudes commencées en 2013. Déclaration d'utilité publique en 2017. Démarrage du chantier sur l'un des deux tronçons (sans doute le tronçon Est), en 2020. Second tronçon : lancement des travaux à une date indéterminée. En principe après 2020, dans le cadre du prochain contrat de plan Etat-Région.

- Tronçon de Saint-Méen-le-Grand (liaison avec la RN 12 Rennes-St Brieuc) : démarrage des travaux en janvier 2014. Les ouvrages d'art sont en voie d'achèvement. Les travaux de chaussée vont débuter aux beaux jours. Mise en service à l'automne 2017.

> Laurence Le Goff : « Pas que la route »

Laurence Le Goff est la porte parole de la section loudéacienne des Bonnets rouges. Et elle s'étonne de voir les Décideurs et Politiques tout miser sur le seul développement routier.

« Oui, la mise en deux fois deux voies de la RN 164 est une bonne chose pour le désenclavement du Centre-Bretagne. Mais elle ne suffit pas en terme d'aménagement du territoire » nous a-t-elle expliqué lors d'un entretien informel, en début de semaine.

« Il semblerait que la SNCF ait choisi de faire passer le prolongement de la future ligne TGV, par Lamballe, pour rejoindre ensuite Brest. C'est une hérésie. On sait les conséquences que l'arrivée du TGV apporte à un territoire. Or, là, on amène le TGV dans des villes déjà importantes et en voie de saturation, alors qu'en passant par le Centre-Bretagne, cela permettrait de favoriser un développement plus harmonieux du territoire. Là, on risque encore d'atrophier le Centre-Bretagne au profit des côtes avec tout ce que cela suppose ensuite comme problèmes connexes que l'on connaît dans tous les centres urbains… »

Le Télégramme
Mûr-de-Bretagne

- Lac de Guerlédan

RN164. Le comité de défense réagit

22 février 2016
image: http:// !letelegramme!fr/image"/2016/02/22/l-actuelle-rn16#-pa'"'e-pre"'-de"'-ha$itati%n"'-un-de"'-futur"&2' ' (' #) &660*2' 2p!+pg, v- 1

L.actuelle / 0 16# pa'"'e pr1" de" ha$itati%n"! 2 n de" futur" tracé" la ferait en plu" pa'"'er "ur un talu" de plu" de 6 m de haut3ce 4ui g5nera le" riverain"! 6eudi "%r3l.a'"'%ciati%n / 0 16# Mûr-de-Bretagne a fait le p%int apr1" la réuni%n de c%ncertati%n! Michel 6ég%3"%n pré"ident3et 7ierre 8 u$%"3vice-pré"ident3%nt partagé leur" c%nclu"i%n"! L.a'"'%ciati%n avait été créée en 2019 par le" riverain" du "ecteur : "t de Mûr-de-Bretagne et "e" envir%n"3"uite ; la pré"entati%n de tr%" pr%p%iti%n" de tracé de mi"e ; 2*2 v%e" de la / 0 16#! < 8 eu* pr%et"3le tracé =ud et le tracé mi*te in4ui1tent car il" pa'"'ant ; pr%*imité de" ha$itati%n"! > ertain" riverain" "e retr%uveraient avec une r%ute "ituée ; 29 m de leur fa?ade3avec un talu" de 6 m de haut au m%in" @3a rappelé le pré"ident!

Impacts négatifs

Le c%lectif énum1re le" a"pect" négatif"! < Le" impact" "ur l.humain "er%nt multiple" : nui"ance" "%n%e"3vi"uelle" et p%luti%n"! La A%ne de > urlan "era c%upée de la c%mmune et "%n acc1"3c%mme p%ur la A%ne arti"anale de Guergadic3"era c%mpli4uée! L.effet vitrine de la A%ne d.activité "era nulle3 car "ituée dan" un creu*!

2 n grand n%m$re d.agriculteur" "era impacté avec3m5me3une de"tructi%n de hangar et le pa'"'age de r%ute ; m%in" de 10 m d.une e*pl%tati%n @ Le" riverain" c%nnai'"'ant $ien le "ecteur p%intent au'"'i la c%n"tructi%n en A%ne humide! < : n 1BB(3la A%ne de 7%nt Cuemer était "%u" le" eau*! La c%n"tructi%n d.une r%ute "urélevée créera une digue 4ui ri"4ue de faire m%nter l.eau enc%e plu" haut@

Le tracé Nord privilégié

L.a'"'%ciati%n veut le tracé 0 %d en ligne dr%ite3plu" c%urt de 03#29 Dm et c%ûtant #!000!000 E de m%in"! < > ette éc%n%mie permettait de réali"er le demi-échangeur de > aurel! =urpl%n$ant la vallée3 ce tracé mettra en valeur la FG de Guergadic t%ut en pré"ervant le" riverain" de" nui"ance"! Le"

inc%hérence" du pr%et %nt fait m%nter n%tre c%1re et n%u" refu"%n" le" tracé" =ud et Mi*te! 0 %u" e"pér%n" une n%uvelle c%ncertati%n et une pri"e en c%mpte de n%tre p%'iti%n @ Le $ureau du c%mité e"t c%mp%'é de Michel 6ég%3pré"ident H7ierre 8 u$%"3vice-pré"ident HGnnie I relaut3tré"%i1re3et MarilJ"e Méhauté3"ecrétaire!

K Le Télégrammehttp:// e$cache!g%%gleu"erc%ntent!c%m/"earch,
4- cache:F7*8 >iL rL) C6: !letelegramme!fr/c%te"-darm%/mur-de-$retagne/rn16#-le-c%mite-de-defen"e-reagit-22-02-2016-10B69B) 6!phpMNcd- 1Nhl- frNct- clnDNgl- frQ(' dGP JrQ(6: BaR2r!BB

Mûr-de-Bretagne

A Mûr, ils veulent la variante Nord

Pour eux, c'est sûr: entre le choix d'un contournement par le Nord et celui d'un écrasement de leur cadre de vie; « y-a pas photo! »

24/02/2016 à 16:36 par Jean-François Podevin

Noëlla et Michel Jégo, Maurice Le Bris, Pierre Dubois et Gilles Léauté, associé du GAEC de Coët-Drieu dont le site de stockage, menacé par le tracé mixte, est visible à gauche. -

« Il faut qu'ils arrêtent et qu'ils choisissent l'option la plus intelligente ! » Les habitants des villages du secteur de Pont-Quémer, Curlan et Kerbotin sont las des tergiversations interminables autour du choix du **« bon »** tracé de la future quatre voies parmi les trois, voire quatre variantes envisagées. Pour eux, le seul tracé qui soit susceptible d'épargner leur cadre de vie, voire leurs habitations, est bien entendu celui qui contourne Mûr-de-Bretagne par le Nord.

Au-delà de l'intérêt **« privé »** immédiat des 65 habitants concernés de ce secteur, ils font valoir que cela relève aussi de l'intérêt général de la commune.

Deux villages
« enterrés » ?

Selon eux, en effet, le tracé Sud présente trop d'inconvénients pour pouvoir être retenu : un village quasi-entier détruit ; des zones humides sacrifiées et un coût prohibitif : **« cela ferait dépasser de deux millions d'euros l'enveloppe maximale de 100 millions qui a été fixée »**, rapporte Michel Jégo, le président de l'association qui milite pour le tracé Nord.

La variante mixte « améliorée », que **« Le Courrier indépendant »** avait présentée en décembre dernier, ne serait en fait pas réalisable, selon la Dreal : elle impliquerait trop de courbes dans le tracé de la quatre-voies, ce qui rendrait la circulation dangereuse.

Ne reste donc comme alternative au passage par le Nord, que la variante mixte **« tout court »** ; celle qui est privilégiée par une partie des élus, mais qui revient à **« enterrer les villages de Curlan et Kerbotin, entre un talus de six à sept mètres de hauteur, et un enchevêtrement de ronds points »**. Bref, à rendre cet endroit invivable. **« Surtout quand on se rappelle de l'orage exceptionnel de 1993 ! »**, s'exclame Noëlla Jégo. Les habitants de Curlan avaient vu un véritable torrent se former dans leur village, recouvrant jusqu'à la RN 164, pourtant en surplomb…

Selon Michel Jégo, la Dreal aussi préférerait, **« nettement »**, la variante Nord : plus droite, plus courte, moins chère de quatre millions d'euros. C'est-à-dire de pas-grand-chose, sans doute, dans un budget global de 100 millions pour réaliser ce tronçon de 12 kilomètres de quatre voies. **« Sauf qu'avec ces 4 millions d'économies, on pourrait financer le demi-échangeur que réclame Caurel pour la sauvegarde de son secteur touristique ! »**

Le projet Nord ne serait certes pas non plus sans conséquences pour au moins deux exploitations agricoles. **« Mais pas les jardins du Botrain, contrairement à ce qui a pu être affirmé »**, souligne Noëlla Jégo. **« Et la commune pourrait faire comme à Saint-Caradec : prévoir une réserve foncière pour dédommager les propriétaires des terres impactées »**, suggère Gilles Léauté, lui-même exploitant agricole.

La pétition en faveur du tracé Nord que les membres de l'association ont fait circuler a recueilli 507 signatures dont celles de 442 habitants du bourg. **« On les a envoyées à la Dreal ; les gens n'ont pas signé à la légère… »** assure le président.

Enfin, faute de pouvoir tomber d'accord avec les partisans du tracé mixte – moins nombreux semble-t-il, mais plus écoutés au conseil municipal – une dernière solution, pourrait consister à… Ne rien faire. Après tout, à l'heure de la COP 21, cela aurait au moins l'avantage de la cohérence politique.

Yann Scavarda

» 22530 Mûr-de-Bretagne

Jean-François Podevin
Nous contacter

Mûr-de-Bretagne

RN 164 à Mûr : pour eux ce sera "le Nord ou rien !"

Entre le choix d'un contournement par le Nord et celui d'un écrasement de leur cadre de vie; « y-a pas photo! » A Mûr, 507 signataires d'une pétition partagent leur point de vue.

24/02/2016 à 17:30 par Yann Scavarda

Noëlla et Michel Jégo, Maurice Le Bris, Pierre Dubois et Gilles Léauté, associé du GAEC de Coët-Drieu dont le site de stockage, menacé par le tracé mixte, est visible à gauche. -

> **“ Il faut qu'ils arrêtent et qu'ils choisissent l'option la plus intelligente ! ”**

Les habitants des villages du secteur de Pont-Quémer, Curlan et Kerbotin sont las des tergiversations interminables autour du choix du **« bon »** tracé de la future quatre voies parmi les trois, voire quatre variantes envisagées. Pour eux, le seul tracé qui soit susceptible d'épargner leur cadre de vie, voire leurs habitations, est bien entendu celui qui contourne Mûr-de-Bretagne par le Nord.

Au-delà de l'intérêt **« privé »** immédiat des 65 habitants concernés de ce secteur, ils font valoir que cela relève aussi de l'intérêt général de la commune.

Deux villages « enterrés » ?

Selon eux, en effet, le tracé Sud présente trop d'inconvénients pour pouvoir être retenu : un village quasi-entier détruit ; des zones humides sacrifiées et un coût prohibitif : **« cela ferait dépasser de deux millions d'euros l'enveloppe maximale de 100 millions qui a été fixée »**, rapporte Michel Jégo, le président de l'association qui milite pour le tracé Nord.

La variante mixte « améliorée », que **« Le Courrier indépendant »** avait présentée en décembre dernier, ne serait en fait pas réalisable, selon la Dreal : elle impliquerait trop de courbes dans le tracé de la quatre-voies, ce qui rendrait la circulation dangereuse.

Ne reste donc comme alternative au passage par le Nord, que la variante mixte **« tout court »** ; celle qui est privilégiée par une partie des élus, mais qui revient à **« enterrer les villages de Curlan et Kerbotin, entre un talus de six à sept mètres de hauteur, et un enchevêtrement de ronds points »**. Bref, à rendre cet endroit invivable. **« Surtout quand on se rappelle de l'orage exceptionnel de 1993 ! »**, s'exclame Noëlla Jégo. Les habitants de Curlan avaient vu un véritable torrent se former dans leur village, recouvrant jusqu'à la RN 164, pourtant en surplomb…

Selon Michel Jégo, la Dreal aussi préférerait, **« nettement »**, la variante Nord : plus droite, plus courte, moins chère de quatre millions d'euros. C'est-à-dire de pas-grand-chose, sans doute, dans un budget global de 100 millions pour réaliser ce tronçon de 12 kilomètres de quatre voies. **« Sauf qu'avec ces 4 millions d'économies, on pourrait financer le demi-échangeur que réclame Caurel pour la sauvegarde de son secteur touristique ! »**

Le projet Nord ne serait certes pas non plus sans conséquences pour au moins deux exploitations agricoles. **« Mais pas les jardins du Botrain, contrairement à ce qui a pu être affirmé »**, souligne Noëlla Jégo. **« Et la commune pourrait faire comme à Saint-Caradec : prévoir une réserve foncière pour dédommager les propriétaires des terres impactées »**, suggère Gilles Léauté, lui-même exploitant agricole.

507 signatures envoyées à la Dreal

La pétition en faveur du tracé Nord que les membres de l'association ont fait circuler a recueilli 507 signatures dont celles de 442 habitants du bourg. **« On les a envoyées à la Dreal ; les gens n'ont pas signé à la légère… »** assure le président.

Enfin, faute de pouvoir tomber d'accord avec les partisans du tracé mixte – moins nombreux semble-t-il, mais plus écoutés au conseil municipal – une dernière solution, pourrait consister à… Ne rien faire. Après tout, à l'heure de la COP 21, cela aurait au moins l'avantage de la cohérence politique.

» 22530 Mûr-de-Bretagne

Yann Scavarda
Nous contacter

AGRICULTURES & TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
CÔTES D'ARMOR

Service Territoires,
Economie & Environnement

!nsieur le Préfet
P)ECE0-+)E %es 0<-ES %#A) <)
,P 23D0

22023 S- ,)EE+0 ce%e3

Objet :
)* 164 ur %e ,reta(ne
Avis %e la 02ambre %#a(riculture

Dossier suivi par 7
0at2erine ,A+FE-
02/96/D9/22/12
Référence 7
0,G 06

Plérin, le 11 février 2016

!nsieur le Préfet,

"!us m#ave$ a%ressé, &!ur avis, le %!ssier %e c!ncertati!n relatif au &r!'et %#aména(ement %e la)* 164 %ans le secteur %e +) %e ,)E-A.*E en me %eman%ant %#émettre un avis avant le 12 février 2016/

0e %!ssier c!ncerne une c!ncertati!n &ubli1ue c!m&lémentaire menée sur le c2!i3 %e la variante %e tracé suite 4 la c!ncertati!n a5ant été réalisée entre 'uin et 'uillet 2014/

"!us tr!uvere$ ci-%ess!us l#avis 1ue n!us émett!ns sur ce &r!'et/

1. <u>Choix de la variante</u>

6e %!ssier &résenté 4 la c!nsultati!n c!m&lémentaire nécessite une clarificati!n/ En effet, au fil %e la lecture %u %!cument il est 4 la f!is fait état 7

- %#une variante %ite 8 mi3te 9 :&a(e 12; c!mbinant %ans sa &artie <uest la "ariante *!r% et la "ariante Su% en &artie Est/ 0ette variante utilise la)*164 actuelle c!mme v!ie %e substituti!n/

- %#une variante Su% %ite 8 !&timisée 9 :&a(e 20;, variante sur la1uelle a&&ara-t une v!ie %e substituti!n em&runtant une %esserte l!cale a5ant &!ur effet %e c!u&er une e3&l!itati!n laiti>re %e s!n &arcellaire :e3&l!itati!n ?uer!;/

  *!us c!m&ren!ns 1u#il s#a(it %e %eu3 !&ti!ns %ifférentes 1ui n!us s!nt &résentées 7

<u>*Concernant la voie de substitution*</u>
*!us s!mmes !&&!sés 4 t!ute !&ti!n %e tracé visant 4 utiliser la v!ie rurale au %r!it %e l#e3&l!itati!n %e / ?uer! c!mme v!ie %e substituti!n et ce, aussi bien en &2ase travau3 1u#en &2ase %éfinitive/ En effet, cela c!n%uirait 4 la %is&ariti!n %e cette e3&l!itati!n %u fait %e la c!u&ure en(en%rée entre les b@timents et le &arcellaire, ren%ant t!ute e3&l!itati!n n!rmale im&!ssible/ Par ailleurs, l#e3i(uAté %e la v!ie ne &ermet &as %ans sa c!nfi(urati!n actuelle le &assa(e %e la circulati!n et nécessiterait un élar(issement %!nt !n c!nB!it mal 1u#il ne s!it 1ue &r!vis!ire c!m&te tenu %es aména(ements réalisés :(irat!ire au3 %eu3 e3trémités;
Aussi, n!us s!mmes tr>s fermement c!ntre cette !&ti!n %e v!ie %e substituti!n/

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 le choix de la variante mixte

6es im&acts a(ric!les s!nt f!rts %ans les %iverses variantes :* !r%, Su%, i3te; c!ns!mmant %ans t!us les cas %e l#!r%re %e H3 2a/

6#anal5se %es crit>res c!ncernant 4 la f!is l#él!i(nement %es sites %#e3&l!itati!n, les effets %e c!u&ure l!(ement %e l#e3&l!itantGsite %e &r!%ucti!n, les c!u&ures %u &arcellaire, les &!ssibilités %e ré!r(aniser le &arcellaire, la 1ualité a(r!n!mi1ue %es terres, le rétablissement %es acc>s n!us fait c!nsi%érer la variante mi3te :issue %e la variante Su% %e 2014; c!mme celle &ermettant %e rétablir &lus facilement les %!mma(es causés au3 e3&l!itati!ns, s!us réserve 1u#il n#5 ait aucune v!ie %e substituti!n %ans la $!ne a(ric!le/

2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

6e &!siti!nnement %e l#éc2an(eur %e Iermur, tel 1ue &résenté %ans les %ifférentes variantes, 2an%ica&e tr>s f!rtement une e3&l!itati!n laiti>re tenue &ar un 'eune a(riculteur/ <utre la surface &rélevée sur cette e3&l!itati!n, la l!calisati!n %e l#éc2an(eur est &articuli>rement im&actante &uis1ue celui-ci est l!calisé au sein %u &arcellaire accessible au3 vac2es aut!ur %e l#e3&l!itati!n :42 2a accessibles actuellement aut!ur %e l#e3&l!itati!n sur un t!tal %e 66 2a;/

Ainsi, n!us %eman%!ns 1u#une anal5se tec2ni1ue c!m&lémentaire s!it faite %ans le ca%re %es étu%es 4 mener &ermettant %#e3aminer t!utes les !&ti!ns tec2ni1ues visant 4 ré%uire les im&acts &!ur cette e3&l!itati!n 7 est-il &!ssible %e ré%uire l#em&rise %e l#éc2an(eur :e3iste-t-il %es tec2ni1ues ren%ant les !uvra(es m!ins c!ns!mmateurs %#es&ace; !u %e lui &rév!ir une l!calisati!n m!ins im&actante J 0!mment ren%re accessible le &arcellaire %e l#e3&l!itati!n au m!in%re c!Kt &!ur l#e3&l!itant et lui assurer une assise f!nci>re %e c!m&ensati!n suffisante &!ur lui &ermettre %e &réserver l#accessibilité %u tr!u&eau laitier J

3. Compensations foncières

0!m&te tenu %es éléments %ével!&&és &récé%emment, il est essentiel %e t!ut mettre en Luvre &!ur c!nstituer une réserve f!nci>re c!nsé1uente sur le secteur %e ur %e ,reta(ne/
Seule une interventi!n tr>s en am!nt %u &r!'et &ermettra le m!ment venu %e faire face au3 im&acts a(ric!les %e ce &r!'et/

Fé'4 en alerte sur le secteur, n!us %eman%!ns l#interventi!n %e la SACE) afin 1ue celle-ci &uisse se saisir %>s 4 &résent %e t!utes les !&&!rtunités f!nci>res susce&tibles %e c!m&enser les e3&l!itants im&actés &ar ce &r!'et/

6!rs1ue les !&ti!ns c!n%uisent 4 %es %élaissés %e v!irie :tr!nB!ns %e)* n!n utilisés;, n!us %eman%!ns 1ue ceu3-ci s!ient réaffectés &!ur un usa(e a(ric!le/

4. Aménagement foncier

6es travau3 envisa(és s!nt %e nature 4 c!m&r!mettre la structure %es e3&l!itati!ns a(ric!les :H3 2a &rélevés sur le f!ncier a(ric!le et %émembrement %#e3&l!itati!ns;/ En c!nsé1uence, 'e %eman%e 1u#il s!it fait a&&licati!n %e l#article 6 123-24 %u c!%e rural &ermettant l#aména(ement f!ncier %ans le ca%re %e la réalisati!n %es (ran%s !uvra(es r!utiers, seul m!5en &ermettant %e c!m&enser les %!mma(es causés/

Me v!us &rie %e cr!ire, !nsieur le Préfet, en l#assurance %e mes sentiments les meilleurs/

<livier A66AE*
Prési%ent

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ENERGIE

Direction Interdépartementale des Routes Ouest

Direction

Pôle Exploitation et Sécurité Routière

Nos réf. : 2016-01-28 N164 Mûr de Bretagne
Aménagement à 2*2 voies
Vos réf. : Concertation publique complémentaire
Affaire suivie par : PESR / District de Saint-Brieuc
Tél. 02 99 33 47 60 – **Fax :** 02 99 33 47 72
Courriel : pesr.direction.diro@developpement-durable.gouv.fr

Rennes, le 12 FEV. 2016

Le Directeur interdépartemental des routes

à

Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports
Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale

Objet : RN164 – Aménagement à 2*2 voies dans le secteur de Mûr de Bretagne (section Caurel-Colmain) – Concertation publique complémentaire
PJ : 0

Dans le cadre de la concertation publique relative au dossier cité réalisée de juin à juillet 2014, il n'y a pas eu de réel consensus sur les 3 variantes proposées. Cependant, à l'issue de la consultation, seule la variante « aménagement sur place » a été écartée.

À noter que dans le cadre de ladite concertation, la DIR Ouest s'est prononcée en faveur de la variante Nord dans son avis du 03 octobre 2014

Par note en date du 31 décembre 2015 le Préfet des Côtes d'Armor souhaite recueillir l'avis des services suite à des études complémentaires réalisées en 2015 et présentées dans le cadre d'une concertation complémentaire.

Cet avis porte sur l'optimisation de la variante Nord et de la variante Sud notamment sur les divers ouvrages de franchissement proposés de la Vallée du Poulancre et sur la variante mixte (combinaison des variantes Nord et Sud de la précédente consultation).
Il complète donc celui en date du 03 octobre 2014.

Nous notons que l'option du demi-échangeur n'est pas reprise dans le présent dossier, ce qui nous paraît cohérent. Nous maintenons en effet qu'un tel ouvrage, associé aux autres échangeurs, ne favoriserait pas l'approche sécuritaire que l'on pourrait attendre d'un tel itinéraire. Le maintien de l'ex-RN164 comme voie de substitution et ses points d'échanges sont suffisants.

Optimisation de la variante Nord :
Nous actons l'amélioration d'un point défavorable de cette variante par la réalisation d'un merlon d'une hauteur de 4,00 m pour masquer le trafic routier visible depuis le site des Jardins du Botrain.
Les remarques précédemment émises sont maintenues.

Variante mixte :
Combinaison des deux variantes retenues précédemment, nous maintenons les remarques précédemment formulées, à savoir :
- une préférence pour les échangeurs à lunettes dont la géométrie évite les prises à contre-sens,
- dans la partie Nord, des déblais/remblais limités permettront une meilleure gestion par nos services des aménagements projetés,
- dans la partie Sud, la réalisation d'un viaduc de franchissement selon des contraintes techniques et semble-t-il des remblais assez hauts ne faciliteront pas l'exploitation.

Il faut également rappeler que le PS de la RD767 pourra impacter la visibilité de la potence de la bretelle de sortie dans le sens Brest-Rennes. C'est un point à intégrer lors de la définition des ouvrages.

Optimisation de la variante Sud :
Les remarques précédemment émises sont maintenues.
De 3 solutions esquissées (solutions AetB relatives à la réalisation de 2 viaducs et une voie de substitution et la solution C relative à un seul long viaduc et une longue voie de substitution associée à des ouvrages de rétablissement), seule la solution C a été retenue. Cette dernière étant la moins contraignante sur le plan environnemental et en termes de réalisation comme d'exploitation sous chantier.
Toutefois, l'ouvrage de franchissement présentera des contraintes dynamiques et d'exploitation (cf. avis du 03 octobre 2014).

Ouvrage de franchissement du Poulancre : viaduc
Quelles que soient les variantes, deux types d'ouvrage, à trois travées, sont proposés ; viaduc par caissons précontraints ou viaduc bi-poutre mixte. Ce dernier est la seule proposition pour la variante Sud compte-tenu du choix de la solution C (ci-dessus).

Pour la DIR Ouest le tracé rectiligne d'un ouvrage de franchissement n'en est que mieux au regard de l'exploitation que ce choix se porte pour la variante Nord ou Mixte.

Généralités :
Rappelons la nécessité d'engager dans les meilleurs délais des échanges avec les collectivités territoriales - pour des raisons de partage de compétences ultérieures en matière d'entretien et d'exploitation – pour obtenir leur avis et accords avant les travaux.

Par ailleurs, pour ce qui relève du schéma directeur national directionnel, il convient également d'engager une réflexion avec les collectivités locales notamment en considérant les projets en cours en amont et en aval de M0r de Bretagne.

Nous souhaitons également qu'au stade des premières esquisses, le "cahier des préconisations techniques de l'exploitant pour la conception des infrastructures routières de la DIRO - juillet 2014" soit pris en compte.

Enfin, le projet intègre le principe des voies de substitutions relatives à la mise à 2*2 voies de la RN164. Celles-ci doivent permettre la circulation des véhicules lents non autorisés sur la RN164 selon son statut final (Cf. article 5 de l'arrêté de 1967) et de par leurs dimensions autoriser la mise en place des itinéraires de type S afin d'assurer la continuité du trafic en cas d'événements sur la RN164 (accidents ou entretien lourd de chaussée).

Conclusion

Au regard des attentes de contraintes d'exploitation et constructives de la DIR Ouest, notamment celles exposées dans le présent rapport, la variante Nord nous paraît la plus adaptée. En effet, les déblais/remblais restent contenus même si un merlon supplémentaire est réalisé, l'ouvrage de franchissement est en alignement droit – impactant peu l'exploitation en VH - et l'ex-RN164 fait office d'itinéraire de substitution.

Le Directeur Interdépartemental
des Routes Ouest

Frédéric LECHELON

Copie à : District de Saint-Brieuc
PESR

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-CONNEC

SEANCE DU JEUDI 29 OCTOBRE 2015

Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 10
présents : 10
votants : 10

Date de convocation : 23 octobre 2015

ARRIVE LE 16 NOV. 2015 A LA SOUS-PREFECTURE DE GUINGAMP

L'an deux mil quinze, le vingt-neuf octobre, à vingt heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur LE LOSTEC Rolland, Maire.

Présents : Mr LE LOSTEC Rolland. Mr AUREGAN Pascal. Mr GALLERNE Jean-Noël. Mme LE BIHAN Christine. Mr AUFFRET Jean-Pierre. Melle LE METAYER Nadine. Mme LEMONNIER Valérie. Mr CABON Gilbert. Mr BELHEN Frédéric. Mr BOCHER Pierrick.

Absent : (Néant)

Mr CABON Gilbert a été nommé secrétaire.

2015 / 08

Objet : Projet de bilan de concertation publique concernant le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, entre Caurel et Colmain

Le Conseil Municipal prend connaissance du projet de bilan de la concertation publique qui a été menée au 10 juin au 11 juillet 2014, concernant le projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, entre Caurel et Colmain.

Le bilan arrête le programme que l'Etat propose d'approfondir et de soumettre à l'enquête publique, dont l'objectif sera de permettre le débat autour de ce programme. Le dossier qui sera soumis à enquête publique rappellera en outre les différentes alternatives ou options qui auront été étudiés et débattues lors de la concertation. L'étude d'impact du projet aura par nature à faire apparaître les différentes problématiques soulevées par le projet retenu, et à fournir des éléments d'analyse sur les moyens pour, à défaut d'éviter certains impacts, les réduire ou les compenser.

Le Conseil Municipal doit émettre un avis sur ce projet de bilan avant son approbation finale.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal émet un avis favorable sur la globalité du dossier, mais il souhaite alerter cependant les autorités sur les éventuelles conséquences dramatiques sur des propriétés, situées à proximité du carrefour de Pont-Quémer, impactées fortement notamment par la variante sud dite optimisée.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

MAIRIE DE ST-CONNEC 22530

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-préfecture
et publication ou notification
le 13 NOV. 2015

Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

MAIRIE DE ST-CONNEC 22530

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

IST-DMOI-AB-A015
Reçu DDPP22 Le 12 JAN. 2016

PRÉFET DES COTES D'ARMOR

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D255

Saint-Brieuc, le 31 DEC. 2015

Le Préfet des Côtes d'Armor

à

voir liste des destinataires

REÇU LE
19 JAN. 2016
DREAL/IST

Objet : Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

P.J. : Dossier de concertation

L'État a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne.

Une première concertation sur le projet dans ce secteur s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis 3 variantes de tracé (« Aménagement sur Place », « Nord », « Sud ») et l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Néanmoins, cette concertation, si elle a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur Place », n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud » .

L'État a donc mené dans le courant de l'année 2015 des études complémentaires dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés pour faciliter la comparaison et le choix de variante, mais aussi de rechercher des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts. La conception et l'insertion du viaduc au-dessus de la zone Natura 2000 du Poulancre, la phase chantier, les enjeux environnementaux ou agricoles ont notamment été approfondis.

Une nouvelle concertation publique sur ce projet est organisée **du 18 janvier au 12 février 2016**. Pendant cette période, chacun pourra ainsi s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

Vous trouverez ci-joint le dossier de concertation relatif à ce projet d'aménagement, sur la base duquel je vous remercie de **me faire part avant le 12 février 2016 de votre avis sur le projet**.

Afin de faciliter un choix éclairé et pertinent par le maître d'ouvrage, j'insiste sur la nécessité de disposer d'éléments argumentés et précis sur les choix que vous défendrez ou sur les enjeux que vous souhaiterez soulever.

Les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne restent par ailleurs à votre disposition pour toute précision.

Le Préfet,

Pierre Lambert

TOSCA 1600048 → sans avis
Retour DREAL.

OSI / OSA / OM
Cour/Regt/Re/Rc/PV/OM

DIR	SG	SPA	SSA	ENV
				I

Vu par : AA DLR :
copie ☐
NUM : totalité ☐ nombre de pages : 1

Préfecture de la Région Bretagne
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09

CONCERTATION COMPLEMENTAIRE RN164 MUR-DE-BRETAGNE

Liste des destinataires

- **Monsieur le Président du Conseil Régional de Bretagne**
- **Monsieur le Président du Conseil Départemental des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Maire de Mûr-de-Bretagne**
- **Monsieur le Maire de Caurel**
- **Monsieur le Maire de Saint-Gilles-Vieux-Marché**
- **Monsieur le Maire de Saint-Guen**
- **Monsieur le Maire de Saint-Connec**
- **Monsieur le Maire de Saint-Caradec**
- **Monsieur le Président de la Communauté de communes la CIDERAL**
- **Madame la Présidente de la Communauté de Communes de Pontivy Communauté**
- **Monsieur le Président du Pays Centre Bretagne,**
- **Monsieur le Président du Pays de Pontivy**
- **Monsieur Marc LE FUR, député de la 3ème circonscription des Côtes d'Armor**
- **Madame la Conseillère Départementale du canton de Mûr-de-Bretagne**
- **Monsieur le Conseiller Départemental du canton de Mûr-de-Bretagne**
- **Monsieur le Président de la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Président de la FDSEA**
- **Monsieur le Président de la Coordination Rurale des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Président de la Confédération paysanne des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Président des Jeunes Agriculteurs des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Président de la Fédération départementale des CUMA des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Président de la Chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Président de la F.N.T.R. Bretagne**
- **Monsieur le Président de l'UNOTRE Bretagne**
- **Monsieur le Président de la FNTV**
- **Monsieur le Président de l'ABEA**
- **Monsieur le Président de 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 de l'Association de mise en valeur de Lan Bern et Magoar**
- **Monsieur le Président du Groupe Mammalogique Breton**
- **Monsieur le Président de l'Association Bretagne Vivante**
- **Monsieur le Président de la Fédération départementale de la pêche et de la protection des milieux aquatiques des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Président de Côtes d'Armor Nature Environnement**
- **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 la Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement**
- **Monsieur le Directeur interdépartemental des routes Ouest**
- **Monsieur le Directeur régional des affaires culturelles de Bretagne**
- **Monsieur le Directeur régional de l'alimentation, de l'agriculture et de la Forêt de Bretagne**
- **Monsieur le Directeur départemental des territoires et de la mer des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Directeur départemental de la cohésion sociale des Côtes d'Armor**
- **Monsieur le Directeur départemental de la protection des populations des Côtes d'Armor**

IST-DMOI_AB_A016

Côtes d'Armor Nature Environnement

Saint Brieuc, le 19 janvier 2016

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, Pierre LAMBERT,

Monsieur le Préfet d'Ille et Vilaine, Patrick STRZODA,

REÇU LE

20 JAN. 2016

DREAL/IST

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Préfecture de la Région Bretagne, 3 avenue de la préfecture, 35026 Rennes cedex 09
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne / Service Infrastructures Sécurité Transports
02 99 33 45 61 / pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr

Vos réf : IST-DMOI-PAP-D255

OBJET : Contribution de la fédération Côtes d'Armor Nature Environnement au débat sur l'aménagement de la RN164 en 2 fois 2 voies au niveau de Mûr-de-Bretagne.

Messieurs,

Dans le cadre de la phase de concertation publique complémentaire prévue par la DREAL entre le 18 janvier et le 12 février 2016, veuillez trouver ci-dessous la contribution de Côtes d'Armor Nature Environnement au débat sur l'aménagement de la RN164 en 2 fois 2 voies au niveau de Mûr-de-Bretagne (secteur Caurel-Colmain).

Notre association, après avoir participé le 2 février 2015 à la réunion de concertation, a pris connaissance du dossier réactualisé.
Voici donc, ci-après l'analyse de notre association sur les options présentées lors de cette nouvelle consultation publique.

Contexte :

Nous soutenons naturellement toute opération visant à la fois une meilleure fluidité des relations en centre Bretagne, accompagnée d'une résorption des points noirs affectant la sécurité routière sur cet axe.

Toutefois, à l'échelle de la Bretagne, nous déplorons que depuis de trop nombreuses années les schémas d'aménagement aient fait les choix quasi exclusifs du transport routier et de grosses infrastructures ferroviaires très coûteuses (projet LNOBPL) ne répondant pas aux besoins du fret et aux déplacements intra-régionaux des personnes. Ainsi, pour reprendre un cas local, nous regrettons par exemple que l'infrastructure ferroviaire Saint-Brieuc Loudéac soit laissé à l'abandon. En Bretagne, une liaison ferrée modernisée Nord Sud (Saint-Brieuc - Vannes via Auray) aurait à terme toute sa pertinence tant pour le transport des voyageurs que pour le fret.

COTES d'ARMOR NATURE ENVIRONNEMENT
Fédération des Associations de Protection de l'Environnement et de la Nature
Agréée et habilitée au titre de la protection de l'environnement
23 rue des Promenades - 22000 Saint Brieuc - Accueil 02 96 62 06 40
cotesdarmorENV@free.fr www.cotesdarmorenv.org

Choix du tracé :

Lors des précédentes concertations, ont été présentées trois variantes de tracé intitulées « nord », « sud », et « sur place ». Pendant la réunion du 2 février 2015, un nouveau tracé « mixte » a été suggéré, ce dernier est détaillé en plus des trois variantes originelles dans le document soumis à consultation.

Notre association a pris connaissance du dossier récapitulatif des différentes options proposées et des tableaux comparatifs avantages / contraintes de chaque variante. Nous saluons la qualité et la précision de cette étude comparative.

Après examen attentif de ce document, la variante « nord » nous paraît être privilégiée pour les raisons suivantes :

- Sur le plan environnemental, c'est celle qui aurait le moins d'impact sur les zones « natura 2000 » de la vallée du Poulancre (moins d'impact sur la faune, la flore et les habitats). Ce constat est partagé avec toutes les associations naturalistes qui surveillent ce secteur. De plus, le rapport note avec pertinence que tout autre solution serait risquée juridiquement pour une opération sur un site classé ;
- Sur les milieux naturels : la variante « nord » affecte 13,6 ha de boisement et 3870 mètres linéaires de haies contre respectivement 15,9 ha et 4125 mètres linéaires pour la variante « sud » ;
- Desserte de la zone d'activité de Guergadic : les 3 options présentent des possibilités de desserte quasiment identiques. La variante « nord » ne longerait pas cette zone d'activité dont le plus souvent la vue et les abords de tels secteurs offrent un aspect paysagé non valorisant pour l'image de la Bretagne ;
- Impact sur les exploitations agricoles : la variante « nord » est celle qui affecte le moins de surfaces agricoles (52,3ha). Toutefois, l'élevage porcin de la CAEC Le Sergent devra faire l'objet d'attention particulière (merlon anti bruit) ;
- Impacts sur la sécurité routière : la variante « nord » est celle qui pour l'avenir offrira la plus grande capacité de trafic sécurisé (jusqu'à 8900 véhicules /J) ;
- Enfin, sur le plan financier, la variante « nord » est la moins onéreuse (95M€), ce qui en cette période de contrainte budgétaire est à prendre en considération.

Au vu de ce qui précède, la position de notre fédération est de privilégier la variante dite « nord ». Ce choix est d'ailleurs en cohérence avec les tableaux récapitulatifs exposés dans le document soumis à la concertation. La réalisation future de ce chantier et en particulier de sa pièce maîtresse du viaduc franchissant la vallée du Poulancre devra faire l'objet de précaution particulières.

Acceptez, Messieurs, l'expression de nos sincères et respectueuses salutations.

Michel BLAIN - Référent au dossier,

Thierry DEREUX - Président de Côtes d'Armor Nature Environnement.

COTES d'ARMOR NATURE ENVIRONNEMENT
Fédération des Associations de Protection de l'Environnement et de la Nature
Agréée et habilitée au titre de la protection de l'environnement
23 rue des Promenades - 22000 Saint Brieuc - Accueil 02 96 62 06 40
cotesdarmorENV@free.fr www.cotesdarmorenv.org

Sujet : Tr: Concertation publique RN164 2x2 voies Mûr-de-Bretagne
De : "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 19/01/2016 16:54
Pour : "DREAL Bretagne/IST (Service Infrastructures Sécurité Transports)" <ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>, "GOMI Patrick (Responsable de Pôle) - DIRO/SIR Rennes/PE" <Patrick.Gomi@developpement-durable.gouv.fr>, "TERROM Alain (Responsable Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/PERF" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

Pour enregistrement merci

-------- Message transféré --------
Sujet : Concertation publique RN164 2x2 voies Mûr-de-Bretagne
Date : Tue, 19 Jan 2016 16:37:56 +0100
De : > cotesdarmorenv@free.fr (par Internet) <cotesdarmorenv@free.fr>
Répondre à : cotesdarmorenv@free.fr <cotesdarmorenv@free.fr>
Pour : pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr

A l'attention de Monsieur Alexandre POIVRE - Préfecture de Région Bretagne (DREAL) :
Monsieur,
Nous vous prions de bien vouloir déposer l'avis ci-joint à la concertation publique complémentaire prévue par la DREAL du 18 janvier au 12 février 2016 dans le cadre du projet d'aménagement de la RN164 en 2x2 voies Mûr-de-Bretagne (secteur Caurel-Colmain).
Nous vous remercions de bien vouloir nous confirmer la bonne réception de ce message.
Bien cordialement,
Géraldine Le Marchand – Coordinatrice.
**

Côtes d'Armor Nature Environnement
Fédération des associations de protection

de l'environnement et de la nature 22

/Affiliée à France Nature Environnement/

23 rue des Promenades

22000 Saint Brieuc

02 96 62 06 40

cotesdarmorENV@free.fr

www.cotesdarmorenv.org

Pièces jointes :

Courrier déposition CANE à consultation publique RN164 Mûr de Bretagne - 190116.pdf	152 Ko

Saint Brieuc, le 19 janvier 2016

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, Pierre LAMBERT,

Monsieur le Préfet d'Ille et Vilaine, Patrick TR! " # A,

Affaire sui$ie %ar &Pierre'Ale(andre P" IVRE
Préfecture de la Ré)ion Breta)ne, * a$enue de la %éfecture, *+, -. Rennes cede(, /
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne Service !n"ra#tructure# Sécurité $ran#%ort#
02 99 &&' (61 %erre)ale*andre-%ivre, develo%%ement)dura-le-gouv-#'r

Vos réf &!S$)D. / !)0A0)D2((

" B0ET &1 ontri-ution de la "édération 1 2te# d'Armor 3 ature Environnement au dé-at #ur
l'aménagement de la R3 16' en 2 "oi# 2 voie# au niveau de . 4r)de)Bretagne+

. e##ieur#,

Dan# le cadre de la %5a#e de concertation %u-li6ue com%lémentaire %évue %ar la DREAL entre le 17 janvier et le 12 "évrier 2016, veuille8 trouver ci)de##ou# la contri-ution de 1 2te# d'Armor 3 ature Environnement au dé-at #ur l'aménagement de la R3 16' en 2 "oi# 2 voie# au niveau de . 4r)de) Bretagne 9#ecteur 1 aurel)1 olmain:+

3 otre a##ociation, a%;# avoir %artici%é le 2 "évrier 201(< la réunion de concertation, a %i# connai##ance du do##ier réactuali#é+
=oici donc, ci)a%;# l'anal>#e de notre a##ociation #ur le# o%ion# %é#entée# lor# de cette nouvelle con#ultation %u-li6ue+

1 onte*te ?

3 ou# #outenon# naturellement toute o%ération vi#ant < la "oi# une meilleure "luidité de# relation# en centre Bretagne, accom%agnée d'une ré#or%ion de# %oint# noir# a'"ectant la #écurité routi;re #ur cet a*e+

$oute"oi#, < l'éc5elle de la Bretagne, nou# dé%oron# 6ue de%ui# de tro%nom-reu#e# année# le# #c5éma# d@aménagement aient "ait le# c5oi* 6ua#i e*clu#i"# du tran#%ort routier et de gro##e# in"ra#tructure# "erroviaire# tr;# co4teu#e# 9%ojet L3 / B0L: ne ré%ondant %a# au* -e#oin# du "ret et au* dé%acement# intra)régionau* de# %er#onne#+ Ain#i, %our re%endre un ca# local, nou# regretton# %ar e*em%le 6ue l'in"ra#tructure "erroviaire Saint)Brieuc Loudéac #oit lai##é < l'a-andon+En Bretagne, une liai#on "errée moderni#ée 3 ord Sud 9Saint)Brieuc) =anne# via Aura>: aurait < terme toute #a %ertinence tant %our le tran#%ort de# vo>ageur# 6ue %our le "ret+

C" TE d1ARM" R 2 AT3 RE E2 VIR" 2 2 EME2 T
Fédération des Associations de Protection de l'Environnement et de la Nature
Agréée et habilitée au titre de la protection de l'environnement
2&rue de# 0romenade#) 22000 Saint Brieuc) Accueil 02 96 62 06 ' 0
cote#darmorE3 = , "ree-#'r AAA-cote#darmorenv-org

1 5oi* du tracé ?

Lor# de# %écédente# concertation#, ont été %é#entée# troi# variante# de tracé intitulée# B nord C, B #ud C, et B #ur %ace C+0 endant la réunion du 2 "évrier 201(, un nouveau tracé B mi*te C a été #uggéré, ce dernier e#t détaillé en %u# de# troi# variante# originelle# dan# le document #oumi# < con#ultation+

3 otre a##ociation a %i# connai##ance du do##ier réca%tulati" de# di""érente# o%ion# %o%o#ée# et de# ta- leau* com%arati"# avantage# contrainte# de c5a6ue variante+3 ou# #aluon# la 6ualité et la %éci#ion de cette étude com%arative+

A %4s e(amen attentif de ce document, la $ariante 5 nord 6 nous %ara7t 8tre %i$ilé) iée %our les raisons sui$antes &

- Sur le %an environnemental, c'e#t celle 6ui aurait le moin# d'im%act #ur le# 8one# B natura 2000 C de la vallée du 0oulancre 9moin# d'im%act #ur la "aune, la "lore et le# 5a- itat#: +1 e con#tat e#t %artagé avec toute# le# a##ociation# naturali#te# 6ui #urveillent ce #ecteur+ De %u#, le ra%%ort note avec %ertinence 6ue tout autre #olution #erait ri#6uée juridi6uement %our une o%ération #ur un #ite cla##é D
- Sur le# milieu* naturel# ? la variante B nord C a""ecte 1&;6 5a de - oi#ement et &7E0 m; tre# linéaire# de 5aie# contre re#%ectivement 1(,9 5a et ' 12(m; tre# linéaire# %our la variante B #ud C D
- De##erte de la 8one d'activité de F uergadic ? le# & o%ion# %é#entent de# %o##i- ilité# de de##erte 6ua#iment identi6ue#+ La variante B nord C ne longerait %a# cette 8one d'activité dont le %u# #ouvent la vue et le# a- ord# de tel# #ecteur# o""rent un a#%ect %a>#agé non valori#ant %our l'image de la Bretagne D
- !m%act #ur le# e*%oitation# agricole# ? la variante B nord C e#t celle 6ui a""ecte le moin# de #ur"ace# agricole# 9(2,&5a: +$oute"oi#, l'élevage %orcin de la 1 AE1 Le Sergent devra "aire l'o- jet d'attention %articuli; re 9merlon anti - ruit: D
- !m%act# #ur la #écurité routi; re ? la variante B nord C e#t celle 6ui %our l'avenir o""rira la %u# grande ca%acité de tra"ic #écuri#é 9ju#6u'< 7900 vé5icule# G; D
- En"in, #ur le %an "inancier, la variante B nord C e#t la moin# onéreu#e 99(. H:, ce 6ui en cette %ériode de contrainte - udgétaire e#t < %endre en con#idération+

Au $u de ce 9ui %éc4de, la %osition de notre fédération est de %i$ilé) ier la $ariante dite 5 nord 6: Ce c; oi(est d'ailleurs en co; érence a$ec les ta<leau(réca%tulatifs e(%osés dans le document soumis = la concertation: La réalisation future de ce c; antier et en %articulier de sa %4ce ma7tresse du $iaduc franc; issant la $allée du Poulancre de$ra faire l'o<>et de %écaution %articuli4res:

Acce%te8, . e##ieur#, l'e*%e##ion de no# #inc; re# et re#%ectueu#e# #alutation#+

. ic5el BLA!3) Ré"érent au do##ier,

$ 5ierr> DEREI J) 0ré#ident de 1 2te# d'Armor 3 ature Environnement+

C" TE d1ARM " R 2 AT3 RE E2 VIR" 2 2 EME2 T
Fédération des Associations de Protection de l'Environnement et de la Nature
Agréée et habilitée au titre de la protection de l'environnement
2&rue de# 0romenade#) 22000 Saint Brieuc) Accueil 02 96 62 06 ' 0
cote#darmorE3 = , "ree+"r AAA+cote#darmorenv+org

IST-DMOI-AB-A086

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

REÇU LE
28 JAN. 2016
DREAL/IST

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Rennes, le 25 JAN. 2016

Direction régionale
des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par
Jean-Yves TINEVEZ
Ingénieur de recherche
Poste : 02 99 84 59 02
jean-yves.tinevez@culture.gouv.fr

Réf : SRA / 16-092

Le Directeur régional des affaires culturelles

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – Service infrastructures sécurité transports
A l'attention de M. P-A. Poivre
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 09

Objet : Projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

Réf : Votre courrier IST-DMOI-PAP-D255 du 31 décembre 2015

Par courrier ci-dessus référencé vous avez consulté la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie, dans le cadre du projet cité en objet.

En réponse, je vous informe que, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur (code du patrimoine, Livre V), le projet fera l'objet d'un arrêté de prescription de diagnostic archéologique préalable aux travaux, en raison de la présence de sites connus sur l'emprise ou à sa proximité et de la vaste superficie de l'aménagement (conformément à mon courrier n° 14-490 du 26 juin 2014).

Je vous saurais gré de me faire parvenir le projet d'aménagement retenu à l'issue des procédures de Déclaration d'Utilité Publique. Le tracé retenu fera l'objet d'un diagnostic archéologique sur les terrains non aménagés au préalable.

Pour votre information, deux types de démarches permettent de mettre en place un diagnostic archéologique :

1. Si vous souhaitez anticiper les délais liés au dossier d'aménagement, faire évoluer le projet en fonction de la découverte de vestiges dans l'emprise ou bien maitriser le plus en amont possible des travaux envisagés les éventuelles contraintes liées à la prise en compte du patrimoine archéologique, vous pouvez déposer une « **demande volontaire de réalisation de diagnostic** » préalable à toute demande d'autorisation de travaux (Code du patrimoine, articles L.522-4, L.524-6, R.523-12 et R.523-14) :
   Dans cette hypothèse, il vous revient de me faire parvenir cette demande comportant le plan parcellaire, les références cadastrales, un descriptif du projet, afin de prescrire le diagnostic dans les deux mois suivant réception du dossier.

J'appelle votre attention sur le fait que la redevance d'archéologie préventive (R.A.P.) s'appliquera sur cette superficie, à raison de 0,53 € par mètre carré (taux actuel révisable au 1er janvier), celle-ci étant supérieure à 3000 m².

2. Si vous ne souhaitez pas anticiper cette procédure, le diagnostic sera alors prescrit après l'enquête publique et la DUP, conformément aux dispositions prévues par le code de l'environnement. La redevance d'archéologie préventive sera alors prélevée conformément aux dispositions prévues à l'article L.524-4 du Code du patrimoine.

Le ***diagnostic*** vise à identifier la nature et l'état de conservation des vestiges archéologiques susceptibles d'être conservés dans l'emprise du projet. Si des prescriptions techniques ne peuvent être mises en place pour protéger les vestiges reconnus, leur sauvegarde par l'étude devra être réalisée avant les travaux. Une ***fouille préventive*** pourra alors être prescrite dans les trois mois suivant la réception du rapport de diagnostic par la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie. Le coût de cette seconde opération sera à la charge du maître d'ouvrage du projet d'aménagement, conformément aux dispositions de l'article L.523-8 du Code du patrimoine.

Je vous rappelle que les opérations de diagnostics et de fouilles ne peuvent être réalisées que par des opérateurs agréés par l'Etat.

Je ne saurais trop insister sur les délais de mise en œuvre de ces opérations, qui, le cas échéant, devront être pris en compte dans le calendrier des projets, conformément aux dispositions prévues par l'article L.425-11 du Code de l'urbanisme et l'article L.512-29 du Code de l'environnement.

Je me tiens à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur ce dossier, notamment sur les pièces à fournir pour une demande volontaire de réalisation de diagnostic (Code du patrimoine articles L.522-4 et 522-6, R.523-12 et 523-14).

Le Préfet de la région Bretagne
Par délégation,
le Directeur régional des affaires culturelles
Pour le Directeur régional

Yves MENEZ
Conservateur régional de l'archéologie
par intérim

Direction régionale des affaires culturelles
Hôtel de Blossac, 6 rue du Chapitre, CS 24405, 35044 RENNES cedex
Téléphone 02 99 29 67 67 - Télécopie 02 99 29 67 99
http://www.culturecommunication.gouv.fr/Regions/Drac-Bretagne

M. le PRÉFET DES CÔTES D'ARMOR

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transport

Le 8 février 2016

Objet: projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mur de Bretagne
Dossier suivi par M. Pierre-Alexandre POIVRE.

Monsieur Le Préfet,

Vous m'avez invité à participer à la nouvelle consultation sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mur de Bretagne et je vous en remercie.

Après avoir pris connaissance des documents fournis, mon point de vue, en tant que représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest, est de soutenir parmi les nouvelles propositions la variante nord, qui, à la lecture de l'analyse comparative, me semble être la plus favorables aux intérêts collectifs, et qui nécessite en plus l'investissement le moins élevé.

Compte tenu des prévisions d'augmentation de trafic présentées dans les documents, il faut souhaiter que, comme pour tout le projet d'aménagement de la RN 164, les travaux puissent être menés dans un avenir proche afin d'améliorer les conditions de circulation et donc les conditions de sécurité.

Vous souhaitant bonne réception,
Veuillez recevoir, M. Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Ph QUINTIN
Psd Départemental
ACO Côtes d'Armor

Automobile Club de l'Ouest
Commission Départementale des Côtes d'Armor - 6 place Duguesclin 22.000 Saint-Brieuc
Tel : 02 96 33 16 20 e-mail : aco22@lemans.org

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-GUEN

SEANCE DU LUNDI 8 FEVRIER 2016

Date de Convocation : Jeudi 21 Janvier 2016
Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 11
présents : 10
votants : 10

L'an deux mil seize, le huit février, à vingt heures, le Conseil Municipal s'est réuni en séance ordinaire, sous la présidence de M DABET Mickaël, Maire.

Présents : M. DABET. Mme BARBU. M LE GOFF. M BAGOT, adjoints. M DESBOIS. M LE MARCHAND. Mme BERTHO. M. LACOSTE, Mme LE CLEZIO. M ROCABOY.

Absent : M. Christophe CADAIN

Monsieur Jean Pierre LACOSTE a été nommé secrétaire.

2016/2
Avis du Conseil Municipal sur la RN 164
Monsieur le Maire rappelle à l'assemblée que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique sur se projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014 sur la base de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Le bilan de cette concertation a été présenté le 2 février 2015.
Le 29 juin 2015, lors du Comité de suivi, une quatrième variante a été proposée.
Monsieur le Maire rappelle au Conseil les différentes variantes :
Variante « aménagement sur place »
La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancre. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.
Variante Nord
La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164 actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

Variante Sud

La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancre. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN 164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet.

Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2.3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

Monsieur le Maire invite le conseil à prendre position sur les différents tracés précisant que tous les tracés impactent la population.

Variante « mixte »

La variante mixte emprunte le tracé de la variante nord en partie ouest et variante sud en partie est.

Cette variante a les avantages et inconvénients respectifs de la variante nord dans le traversée du Poulancre et de la variante Sud dans le passage au Sud de la zone d'activités.

Cette variante

-s'éloigne des habitations de Pont Quémer mais se rapproche de Kerbotin

-est plus longue de la variante Nord et légèrement moins longue que la variante sud

-de manière analogue à la variante Sud, les talus des déblais dans la butte de Kerbohalen serront perceptibles depuis les hameaux situés au Sud de la RN 164 actuelle ainsi que depuis le versant sud du Talweg du ruisseau de St Guen.

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 11 septembre 2014

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 16 octobre 2015 donnant un avis favorable sur le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée,

Considérant les enjeux de mobilité et de sécurité : favoriser et fluidifier les déplacements tout en améliorant la sécurité routière

Considérant les enjeux de développement en matière démographique, économique agricole et touristique,

Considérant les enjeux environnementaux,

Considérant le courrier des Maires de Mûr de Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Caurel et Saint-Guen adressé à la DREAL en date du 30/11/2015 proposant une solution alternative aux différents tracés proposés

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

EST FAVORABLE au tracé de la variante mixte améliorée, proposée dans le courrier en date du 30/11/2015,

Cette variante mixte améliorée, privilégiant le passage par Pont Quémer, prend en considération les points suivants :

- Reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'Etat après expropriation
- Limitation de l'impact sur Curlan par la suppression du Rond Point et évitant ainsi l'impact sur un maximum de propriétés bâties et non bâties en conservant le tracé de l'actuelle RN 164.
- Par conséquent, l'aménagement d'un seul rond point sur Pont Quemer sera suffisant
- Ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale par un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités.

SOLLICITE les services de la DREAL pour maintenir le demi-échangeur sur la commune de Caurel
DEMANDE aux services de la DREAL d'obtenir un visuel permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie à hauteur de Curlan-Pont Quemer en particulier.

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire,
Mickaël DABET.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification
le 11/02/2016
Le Maire,
Mickaël DABET.

Saint-Brieuc, le 8 janvier 2016

Objet : Concertation publique complémentaire - avis du Groupe Mammalogique Breton sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mur de Bretagne

Monsieur le préfet des Côtes d'Armor,

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mur-de-Bretagne fait actuellement l'objet d'une concertation publique complémentaire faisant suite à une première concertation conduite en 2014. Dans ce cadre, le Groupe Mammalogique Breton, association régionale agrée pour la protection de la Nature et de l'Environnement, dont l'objet est, dans l'intérêt général et dans un but de préservation de la nature, d'engager toutes actions touchant à l'étude, à la gestion et à la protection des mammifères sauvages autochtones et de leurs habitats, vous transmet son avis sur ce projet, avis qui fait suite à notre contribution en date du 10 septembre 2014 à la précédente concertation.

Conformément au point de vue exprimé à plusieurs reprises lors des comités de suivis, le GMB considère que la variante Nord, est de nature à éviter au mieux les impacts sur l'environnement, dont en particulier la destruction d'espèces protégées de mammifères sauvages telles que la Loutre ou les chiroptères, ainsi que le prévoit la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie*.

Parmi les autres variantes proposées à la concertation la variante mixte ne présente que peu d'intérêt dans la prise en compte des espèces de mammifères protégés par comparaison avec la variante Nord puisqu'elle génère des impacts un peu plus forts (sur les cours d'eau notamment, support de la circulation de mammifères semi-aquatiques protégées) sans apporter de réelle plus value sur les autres caractéristiques du projet (technique, financier, paysager, humain…). La variante Sud, présente, elle, des impacts rédhibitoires du point de vue de la conservation des mammifères protégés, et ce alors qu'elle n'apporte pas de plus-value notable sur les autres aspects. Comme le note, à juste titre le dossier de concertation, cette variante ne nous parait pas, de ce fait, en mesure de respecter la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » et fragilise donc grandement le projet au niveau juridique.

* Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels. MEDDE, Octobre 2013.

● **Siège régional :** ✉ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 **contact@gml asso.fr**
● **Antenne des Côtes d'Armor :** ✉ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
● **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ✉ 1, quai Amiral de la Grandière, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
● **Antenne de Loire-Atlantique :** ✉ Le Bois Joubert, 44 480 Donges ☎ 06 35 15 71 03

En effet, le franchissement de la vallée du Poulancre par un viaduc haut (hauteur sous le tablier supérieure à 20 mètres) est la seule solution acceptable pour éviter et limiter les impacts sur les mammifères sauvages dans leur ensemble, que ce soit la surmortalité routière, ou le fractionnement des populations. Le viaduc bas proposé pour la variante sud n'apporte aucune garantie quant à la conservation des chauves-souris puisque la circulation des véhicules se déroulerait alors à hauteur de vol de nombreux chiroptères fréquentant la vallée et donc que le risque de percussion avec ces espèces protégées restera important, voire même augmentera par rapport à la situation actuelle du fait de l'augmentation de la vitesse et du trafic. Or, au niveau de ce franchissement du Poulancre, les enjeux naturels sont particulièrement sensibles puisqu'on y trouve, pour le seul groupe des mammifères, de nombreuses espèces protégées, dont la Loutre d'Europe (*Lutra lutra*) ainsi qu'une colonie de Petit rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*), toutes deux espèces d'intérêt communautaire de la Directive Européenne « Habitats, Faune, Flore » justifiant de la désignation d'un périmètre Natura2000 (FR5300035) sur cet espace.

Le GMB recommande donc le choix de la variante Nord pour la réalisation de ce projet, qui permet d'éviter et de limiter au mieux les impacts de celui-ci sur les populations de mammifères sauvages, très riches, de ce secteur. Si elle n'est pas rédhibitoire du point de vue des espèces et milieux naturels, la variante mixte ne nous semble pas apporter d'avantages décisifs sur les autres aspects qui pourraient justifier son choix au détriment de la variante Nord. La variante Sud, enfin, est bien, elle, inacceptable au point de vue environnemental en plus d'être plus chère, plus compliquée techniquement, plus impactante sur le paysage…

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Groupe Mammalogique Breton,
le Président, Xavier GREMILLET

● **Siège régional :** ✉ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 **contact@gml asso.fr**
● **Antenne des Côtes d'Armor :** ✉ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
● **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ✉ 1, quai Amiral de la Grandière, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
● **Antenne de Loire-Atlantique :** ✉ Le Bois Joubert, 44 480 Donges ☎ 06 35 15 71 03

COMMUNE DE MUR DE BRETAGNE
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil quinze, le onze février à dix-neuf heures trente, le conseil municipal légalement convoqué s'est réuni à la mairie en séance publique sous la présidence de M. Hervé LE LU, Maire.

Etaient présents : BALAVOINE Jean-Noël – CADORET Jean-Luc - COZ Josette – JOUANNIC Marie-Noëlle– LORETTE Marianne – LOUESDON Danielle - LE CORRE Roselyne – LE DUDAL Jean-François – LE LU Hervé – LE POTIER Marie-Anne - MAUBRE Christine – MOREL Christiane – PICHARD Jean-Philippe – QUENECAN Alain – TILLY Georges – VIDELO Julien

Excusé : M. DELHAYE Benoît

Pouvoirs : LE BOUDEC Eric à LE CORRE Roselyne, LE GOFF Nathalie à LOUESDON Danielle

Secrétaire de séance : PICHARD Jean-Philippe

Date de convocation : 2 février 2015

Nombre de conseillers : en exercice : 19 - présents : 18 - votants : 18

***OBJET : Mise à 2 x 2 voies de la* R.N. 164 - aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne : concertation publique complémentaire, avis du conseil.**

Monsieur le Maire expose que, du 18 janvier au 12 février 2016, un nouveau temps d'échanges et d'information a été organisé sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne. Il permet aux habitants des communes concernées, aux collectivités, et à tous les usagers de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires et de s'exprimer sur les nouvelles variantes du projet.

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne : ce sont ainsi près de 237 M€ de crédits (dont 145 M€ pour la partie costarmoricaine) qui ont été inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour que l'ensemble des projets en cours se concrétisent.

L'Etat et la Région Bretagne sont mobilisés pour faire avancer l'ensemble des opérations, dans le respect des objectifs de calendrier fixés, tout en veillant à la qualité de la concertation et à la prise en compte des enjeux de chaque territoire.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, qui concerne une section de 11 km de longueur environ, se situe entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est. Il reliera la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Caradec.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes uniquement sur une partie du tracé, de Colmain au franchissement du Poulancre.

Une première concertation publique s'est tenue du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public trois variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud ») : l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, si cette concertation a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur place», elle n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

L'État a donc mené, pendant l'année 2015, des études complémentaires, dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés facilitant la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher, si possible, des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts.

Les résultats de ces approfondissements font l'objet d'une **concertation publique complémentaire** sur le projet, organisée **du 18 janvier au 12 février 2016.**

A l'issue de cette nouvelle phase, il s'agit toujours pour l'État, en lien avec la Région Bretagne, de retenir une variante qui sera approfondie voire modifiée et améliorée. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Le conseil municipal est amené à donner un avis dans le cadre de la concertation publique qui se déroule du 18 janvier au 12 février 2016.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- **la variante Sud :** elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long ;
- **la variante Nord :** il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain ;
- **la variante Mixte :** il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Monsieur le Maire expose que la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraires de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation sur la RN 164.

Les variantes mixte et Nord permettent une circulation normale pendant la période des travaux. Ces deux possibilités sont donc à privilégier.

La variante Nord a nettement la préférence de la DREAL dans le dossier de concertation publique notamment au niveau technique.

La variante mixte Nord-Sud reprend les avantages de la variante Sud – initialement proposée par Madame LE CLEZIO, conseillère générale de l'ancienne mandature - mentionnés dans l'avis précédent du 26 août 2014, c'est-à-dire :

- visibilité économique de la Z.A. de Guergadic déjà aménagée, prochainement desservie par la fibre optique, susceptible d'accueillir de nouvelles entreprises, permettant la pérennisation des emplois sur zone et le développement de cette même zone ;

- visibilité de l'agglomération.

Il faut comparer avec la réalisation routière de la RN 164 chez nos voisins de Loudéac et Gouarec. Dans le premier cas, la route donne vie au territoire ; dans le second, elle ignore l'agglomération et l'activité économique.

En cas de choix pour la variante mixte Nord-Sud, ce choix doit être conditionné aux modifications possibles – conformément au dossier et dans la continuité de la proposition des maires de Caurel, Saint-Guen, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Mûr-de-Bretagne du 30 novembre 2015 – notamment en évitant l'aménagement d'un rond-point sur Kerbotin, voire en réalisant un rond-point unique sur le carrefour actuel de Pont-Quémer.

Quelle que soit la variante retenue, il conviendra de faire évoluer le projet comme il est prévu dans le dossier de concertation : aménagements divers (aménagement foncier, léger déplacement d'échangeur et de rond-point ...).

Monsieur le Maire propose de voter à bulletin secret et sollicite l'accord du conseil municipal à cet effet. Le conseil, à l'unanimité, se prononce favorablement.

LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,

se prononce :

- pour la variante Nord : 3
- pour la variante Sud : 0
- pour la variante mixte : 8
- abstentions : 7.

Affiché et transmis le 12 février 2016,
à la Sous-Préfecture de Guingamp.

Le Maire,
Hervé LE LU

MAIRIE de MUR-de-BRETAGNE 22530

Pour extrait certifié conforme
au registre des délibérations,

Le Maire,
Hervé LE LU

MAIRIE de MUR-de-BRETAGNE 22530

AGRICULTURES & TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
CÔTES D'ARMOR

Service Territoires,
Economie & Environnement

!nsieur le Préfet
P)ECE0-+)E %es 0<-ES %#A) <)
,P 23D0

22023 S- ,)EE+0 ce%e3

Objet :
)* 164 ur %e ,reta(ne
Avis %e la 02ambre %#a(riculture

Dossier suivi par 7
0at2erine ,A+FE-
02/96/D9/22/12

Référence 7
0,G 06

Plérin, le 11 février 2016

!nsieur le Préfet,

"!us m#ave$ a%ressé, &!ur avis, le %!ssier %e c!ncertati!n relatif au &r!'et %#aména(ement %e la)* 164 %ans le secteur %e +) %e ,)E-A.*E en me %eman%ant %#émettre un avis avant le 12 février 2016/

0e %!ssier c!ncerne une c!ncertati!n &ubli1ue c!m&lémentaire menée sur le c2!i3 %e la variante %e tracé suite 4 la c!ncertati!n a5ant été réalisée entre 'uin et 'uillet 2014/

"!us tr!uvere$ ci-%ess!us l#avis 1ue n!us émett!ns sur ce &r!'et/

1. <u>Choix de la variante</u>

6e %!ssier &résenté 4 la c!nsultati!n c!m&lémentaire nécessite une clarificati!n/ En effet, au fil %e la lecture %u %!cument il est 4 la f!is fait état 7

- %#une variante %ite 8 mi3te 9 :&a(e 12; c!mbinant %ans sa &artie <uest la "ariante *!r% et la "ariante Su% en &artie Est/ 0ette variante utilise la)*164 actuelle c!mme v!ie %e substituti!n/

- %#une variante Su% %ite 8 !&timisée 9 :&a(e 20;, variante sur la1uelle a&&ara=t une v!ie %e substituti!n em&runtant une %esserte l!cale a5ant &!ur effet %e c!u&er une e3&l!itati!n laiti>re %e s!n &arcellaire :e3&l!itati!n ?uer!;/

  *!us c!m&ren!ns 1u#il s#a(it %e %eu3 !&ti!ns %ifférentes 1ui n!us s!nt &résentées 7

<u>*Concernant la voie de substitution*</u>
*!us s!mmes !&&!sés 4 t!ute !&ti!n %e tracé visant 4 utiliser la v!ie rurale au %r!it %e l#e3&l!itati!n %e / ?uer! c!mme v!ie %e substituti!n et ce, aussi bien en &2ase travau3 1u#en &2ase %éfinitive/ En effet, cela c!n%uirait 4 la %is&ariti!n %e cette e3&l!itati!n %u fait %e la c!u&ure en(en%rée entre les b@timents et le &arcellaire, ren%ant t!ute e3&l!itati!n n!rmale im&!ssible/ Par ailleurs, l#e3i(uAté %e la v!ie ne &ermet &as %ans sa c!nfi(urati!n actuelle le &assa(e %e la circulati!n et nécessiterait un élar(issement %!nt !n c!nB!it mal 1u#il ne s!it 1ue &r!vis!ire c!m&te tenu %es aména(ements réalisés :(irat!ire au3 %eu3 e3trémités;
Aussi, n!us s!mmes tr>s fermement c!ntre cette !&ti!n %e v!ie %e substituti!n/

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 le choix de la variante mixte

6es im&acts a(ric!les s!nt f!rts %ans les %iverses variantes :* !r%, Su%, i3te; c!ns!mmant %ans t!us les cas %e l#!r%re %e H3 2a/

6#anal5se %es crit>res c!ncernant 4 la f!is l#él!i(nement %es sites %#e3&l!itati!n, les effets %e c!u&ure l!(ement %e l#e3&l!itantGsite %e &r!%ucti!n, les c!u&ures %u &arcellaire, les &!ssibilités %e ré!r(aniser le &arcellaire, la 1ualité a(r!n!mi1ue %es terres, le rétablissement %es acc>s n!us fait c!nsi%érer la variante mi3te :issue %e la variante Su% %e 2014; c!mme celle &ermettant %e rétablir &lus facilement les %!mma(es causés au3 e3&l!itati!ns, s!us réserve 1u#il n#5 ait aucune v!ie %e substituti!n %ans la $!ne a(ric!le/

2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

6e &!siti!nnement %e l#éc2an(eur %e Iermur, tel 1ue &résenté %ans les %ifférentes variantes, 2an%ica&e tr>s f!rtement une e3&l!itati!n laiti>re tenue &ar un 'eune a(riculteur/ <utre la surface &rélevée sur cette e3&l!itati!n, la l!calisati!n %e l#éc2an(eur est &articuli>rement im&actante &uis1ue celui-ci est l!calisé au sein %u &arcellaire accessible au3 vac2es aut!ur %e l#e3&l!itati!n :42 2a accessibles actuellement aut!ur %e l#e3&l!itati!n sur un t!tal %e 66 2a;/

Ainsi, n!us %eman%!ns 1u#une anal5se tec2ni1ue c!m&lémentaire s!it faite %ans le ca%re %es étu%es 4 mener &ermettant %#e3aminer t!utes les !&ti!ns tec2ni1ues visant 4 ré%uire les im&acts &!ur cette e3&l!itati!n 7 est-il &!ssible %e ré%uire l#em&rise %e l#éc2an(eur :e3iste-t-il %es tec2ni1ues ren%ant les !uvra(es m!ins c!ns!mmateurs %#es&ace; !u %e lui &rév!ir une l!calisati!n m!ins im&actante J 0!mment ren%re accessible le &arcellaire %e l#e3&l!itati!n au m!in%re c!Kt &!ur l#e3&l!itant et lui assurer une assise f!nci>re %e c!m&ensati!n suffisante &!ur lui &ermettre %e &réserver l#accessibilité %u tr!u&eau laitier J

3. Compensations foncières

0!m&te tenu %es éléments %ével!&&és &récé%emment, il est essentiel %e t!ut mettre en Luvre &!ur c!nstituer une réserve f!nci>re c!nsé1uente sur le secteur %e ur %e ,reta(ne/
Seule une interventi!n tr>s en am!nt %u &r!'et &ermettra le m!ment venu %e faire face au3 im&acts a(ric!les %e ce &r!'et/

Fé'4 en alerte sur le secteur, n!us %eman%!ns l#interventi!n %e la SACE) afin 1ue celle-ci &uisse se saisir %>s 4 &résent %e t!utes les !&&!rtunités f!nci>res susce&tibles %e c!m&enser les e3&l!itants im&actés &ar ce &r!'et/

6!rs1ue les !&ti!ns c!n%uisent 4 %es %élaissés %e v!irie :tr!nB!ns %e)* n!n utilisés;, n!us %eman%!ns 1ue ceu3-ci s!ient réaffectés &!ur un usa(e a(ric!le/

4. Aménagement foncier

6es travau3 envisa(és s!nt %e nature 4 c!m&r!mettre la structure %es e3&l!itati!ns a(ric!les :H3 2a &rélevés sur le f!ncier a(ric!le et %émembrement %#e3&l!itati!ns;/ En c!nsé1uence, 'e %eman%e 1u#il s!it fait a&&licati!n %e l#article 6 123-24 %u c!%e rural &ermettant l#aména(ement f!ncier %ans le ca%re %e la réalisati!n %es (ran%s !uvra(es r!utiers, seul m!5en &ermettant %e c!m&enser les %!mma(es causés/

Me v!us &rie %e cr!ire, !nsieur le Préfet, en l#assurance %e mes sentiments les meilleurs/

<livier A66AE*
Prési%ent

AGRICULTURES & TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
CÔTES D'ARMOR

Service Territoires,
Economie & Environnement

!nsieur le Préfet
P)ECE0-+)E %es 0<-ES %#A) <)
,P 23D0

22023 S- ,)EE+0 ce%e3

Objet :
)* 164 ur %e ,reta(ne
Avis %e la 02ambre %#a(riculture

Dossier suivi par 7
0at2erine ,A+FE-
02/96/D9/22/12

Référence 7
0,G 06

Plérin, le 11 février 2016

!nsieur le Préfet,

"!us m#ave$ a%ressé, &!ur avis, le %!ssier %e c!ncertati!n relatif au &r!'et %#aména(ement %e la)* 164 %ans le secteur %e +) %e ,)E-A.*E en me %eman%ant %#émettre un avis avant le 12 février 2016/

0e %!ssier c!ncerne une c!ncertati!n &ubli1ue c!m&lémentaire menée sur le c2!i3 %e la variante %e tracé suite 4 la c!ncertati!n a5ant été réalisée entre 'uin et 'uillet 2014/

"!us tr!uvere$ ci-%ess!us l#avis 1ue n!us émett!ns sur ce &r!'et/

1. <u>Choix de la variante</u>

6e %!ssier &résenté 4 la c!nsultati!n c!m&lémentaire nécessite une clarificati!n/ En effet, au fil %e la lecture %u %!cument il est 4 la f!is fait état 7

- %#une variante %ite 8 mi3te 9 :&a(e 12; c!mbinant %ans sa &artie <uest la "ariante *!r% et la "ariante Su% en &artie Est/ 0ette variante utilise la)*164 actuelle c!mme v!ie %e substituti!n/

- %#une variante Su% %ite 8 !&timisée 9 :&a(e 20;, variante sur la1uelle a&&ara=t une v!ie %e substituti!n em&runtant une %esserte l!cale a5ant &!ur effet %e c!u&er une e3&l!itati!n laiti>re %e s!n &arcellaire :e3&l!itati!n ?uer!;/

  *!us c!m&ren!ns 1u#il s#a(it %e %eu3 !&ti!ns %ifférentes 1ui n!us s!nt &résentées 7

<u>*Concernant la voie de substitution*</u>
*!us s!mmes !&&!sés 4 t!ute !&ti!n %e tracé visant 4 utiliser la v!ie rurale au %r!it %e l#e3&l!itati!n %e / ?uer! c!mme v!ie %e substituti!n et ce, aussi bien en &2ase travau3 1u#en &2ase %éfinitive/ En effet, cela c!n%uirait 4 la %is&ariti!n %e cette e3&l!itati!n %u fait %e la c!u&ure en(en%rée entre les b@timents et le &arcellaire, ren%ant t!ute e3&l!itati!n n!rmale im&!ssible/ Par ailleurs, l#e3i(uAté %e la v!ie ne &ermet &as %ans sa c!nfi(urati!n actuelle le &assa(e %e la circulati!n et nécessiterait un élar(issement %!nt !n c!nB!it mal 1u#il ne s!it 1ue &r!vis!ire c!m&te tenu %es aména(ements réalisés :(irat!ire au3 %eu3 e3trémités;
Aussi, n!us s!mmes tr>s fermement c!ntre cette !&ti!n %e v!ie %e substituti!n/

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 le choix de la variante mixte

6es im&acts a(ric!les s!nt f!rts %ans les %iverses variantes :* !r%, Su%, i3te; c!ns!mmant %ans t!us les cas %e l#!r%re %e H3 2a/

6#anal5se %es crit>res c!ncernant 4 la f!is l#él!i(nement %es sites %#e3&l!itati!n, les effets %e c!u&ure l!(ement %e l#e3&l!itantGsite %e &r!%ucti!n, les c!u&ures %u &arcellaire, les &!ssibilités %e ré!r(aniser le &arcellaire, la 1ualité a(r!n!mi1ue %es terres, le rétablissement %es acc>s n!us fait c!nsi%érer la variante mi3te :issue %e la variante Su% %e 2014; c!mme celle &ermettant %e rétablir &lus facilement les %!mma(es causés au3 e3&l!itati!ns, s!us réserve 1u#il n#5 ait aucune v!ie %e substituti!n %ans la $!ne a(ric!le/

2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

6e &!siti!nnement %e l#éc2an(eur %e Iermur, tel 1ue &résenté %ans les %ifférentes variantes, 2an%ica&e tr>s f!rtement une e3&l!itati!n laiti>re tenue &ar un 'eune a(riculteur/ <utre la surface &rélevée sur cette e3&l!itati!n, la l!calisati!n %e l#éc2an(eur est &articuli>rement im&actante &uis1ue celui-ci est l!calisé au sein %u &arcellaire accessible au3 vac2es aut!ur %e l#e3&l!itati!n :42 2a accessibles actuellement aut!ur %e l#e3&l!itati!n sur un t!tal %e 66 2a;/

Ainsi, n!us %eman%!ns 1u#une anal5se tec2ni1ue c!m&lémentaire s!it faite %ans le ca%re %es étu%es 4 mener &ermettant %#e3aminer t!utes les !&ti!ns tec2ni1ues visant 4 ré%uire les im&acts &!ur cette e3&l!itati!n 7 est-il &!ssible %e ré%uire l#em&rise %e l#éc2an(eur :e3iste-t-il %es tec2ni1ues ren%ant les !uvra(es m!ins c!ns!mmateurs %#es&ace; !u %e lui &rév!ir une l!calisati!n m!ins im&actante J 0!mment ren%re accessible le &arcellaire %e l#e3&l!itati!n au m!in%re c!Kt &!ur l#e3&l!itant et lui assurer une assise f!nci>re %e c!m&ensati!n suffisante &!ur lui &ermettre %e &réserver l#accessibilité %u tr!u&eau laitier J

3. Compensations foncières

0!m&te tenu %es éléments %ével!&&és &récé%emment, il est essentiel %e t!ut mettre en Luvre &!ur c!nstituer une réserve f!nci>re c!nsé1uente sur le secteur %e ur %e ,reta(ne/
Seule une interventi!n tr>s en am!nt %u &r!'et &ermettra le m!ment venu %e faire face au3 im&acts a(ric!les %e ce &r!'et/

Fé'4 en alerte sur le secteur, n!us %eman%!ns l#interventi!n %e la SACE) afin 1ue celle-ci &uisse se saisir %>s 4 &résent %e t!utes les !&&!rtunités f!nci>res susce&tibles %e c!m&enser les e3&l!itants im&actés &ar ce &r!'et/

6!rs1ue les !&ti!ns c!n%uisent 4 %es %élaissés %e v!irie :tr!nB!ns %e)* n!n utilisés;, n!us %eman%!ns 1ue ceu3-ci s!ient réaffectés &!ur un usa(e a(ric!le/

4. Aménagement foncier

6es travau3 envisa(és s!nt %e nature 4 c!m&r!mettre la structure %es e3&l!itati!ns a(ric!les :H3 2a &rélevés sur le f!ncier a(ric!le et %émembrement %#e3&l!itati!ns;/ En c!nsé1uence, 'e %eman%e 1u#il s!it fait a&&licati!n %e l#article 6 123-24 %u c!%e rural &ermettant l#aména(ement f!ncier %ans le ca%re %e la réalisati!n %es (ran%s !uvra(es r!utiers, seul m!5en &ermettant %e c!m&enser les %!mma(es causés/

Me v!us &rie %e cr!ire, !nsieur le Préfet, en l#assurance %e mes sentiments les meilleurs/

<livier A66AE*
Prési%ent

CIDERAL Communauté Intercommunale pour le DEveloppement de la Région et des Agglomérations de Loudéac Communauté Intercommunale pour le DEveloppement de la Région et des Agglomérations de Loudéac	**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU COMMUNAUTAIRE** *Prises par délégation du Conseil Communautaire (délibération n° 2015.125 du 03.11.2015)*

SEANCE DU MARDI 02 FEVRIER 2016

Etaient présents : Guy LE HELLOCO – Yohann HERVO – Jean-Louis MARTIGNE – Annie ROBERT – Pierre-Yvon CORBEL – Benoît LARVOR – Catherine JOURNEL – Anne CHARLES – Jean-Pierre GUILLERET – Yvon LE JAN – Daniel THOMAS – Jean-Noël LAGUEUX – Jean-Pierre LE BIHAN – Gérard HUET – Christophe LE HO – Monique COLLET – Joël CARREE – Romain BOUTRON – Pierrick LE CAM – Gilles THOMAS – Georges LE FRANC – Alain GUILLAUME – Pierre PICHARD – Nicole LE COUEDIC – Jean-Yves HARNOIS – Daniel LE GOFF – Joseph COLLET – Yves LE PLENIER.

Etaient absents excusés : Sébastien GILLOT (pouvoir à M. Daniel LE GOFF), Xavier HAMON, Ange HELLOCO, Mickaël DABET, Guy QUERE.

Etaient absents : Laurent BERTHO, Christian LE RIGUIER.

Etait également présent : Jean-Pierre ETIENNE.

Personnel administratif : Franck LE PROVOST.

Monsieur Yvon LE JAN est désigné comme secrétaire de séance.

B-2016.001 MISE A 2 X 2 VOIES DE LA R.N. 164 – AMENAGEMENT DU SECTEUR DE MÛR-DE-BRETAGNE : CONCERTATION PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE, AVIS DU BUREAU COMMUNAUTAIRE

Monsieur le Président expose que, du 18 janvier au 12 février 2016, un nouveau temps d'échanges et d'information a été organisé sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne. Il permet aux habitants des communes concernées, aux collectivités, et à tous les usagers de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires et de s'exprimer sur les nouvelles variantes du projet.

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne : ce sont ainsi près de 237 M€ de crédits (dont 145 M€ pour la partie costarmoricaine) qui ont été inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour que l'ensemble des projets en cours se concrétisent.
L'Etat et la Région Bretagne sont mobilisés pour faire avancer l'ensemble des opérations, dans le respect des objectifs de calendrier fixés, tout en veillant à la qualité de la concertation et à la prise en compte des enjeux de chaque territoire.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, qui concerne une section de 11 km de longueur environ, se situe entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est. Il reliera la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Caradec.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes de tracé.

Une première concertation publique s'est tenue du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public trois variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud ») : l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, si cette concertation a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur place», elle n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

L'État a donc mené, pendant l'année 2015, des études complémentaires, dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés facilitant la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher, si possible, des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts.

Les résultats de ces approfondissements font l'objet d'une **concertation publique complémentaire** sur le projet, organisée **du 18 janvier au 12 février 2016.**

A l'issue de cette nouvelle phase, il s'agit toujours pour l'État, en lien avec la Région Bretagne, de retenir une variante qui sera approfondie voire modifiée et améliorée. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Le bureau communautaire est amené à donner un avis dans le cadre de la concertation publique qui se déroule du 18 janvier au 12 février 2016.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- **la variante Sud :** elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long,

- **la variante Nord :** il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain,

- **la variante Mixte :** il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Monsieur le Président expose que la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraires de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation sur la RN 164.

Les variantes mixte et Nord permettent une circulation normale pendant la période des travaux.

Ces deux possibilités sont donc à privilégier.

La variante Nord a nettement la préférence de la DREAL dans le dossier de concertation publique.

La variante mixte Nord-Sud reprend les avantages évoqués dans l'avis précédent du 26 août 2014 :
- visibilité économique de la Z.A. de Guergadic déjà aménagée, prochainement desservie par la fibre optique, susceptible d'accueillir de nouvelles entreprises, permettant la pérennisation des emplois sur zone et le développement de cette même zone ;
- visibilité de l'agglomération ;
- vitrine promotionnelle de l'habitat.

L'exemple de la réalisation routière au niveau de Loudéac est très probant, contrairement à Gouarec où la route ignore l'agglomération et l'activité économique. Cette route doit aussi donner vie au territoire.

En cas de choix pour la variante mixte Nord-Sud, ce choix doit être conditionné aux modifications possibles – conformément au dossier et dans la continuité de la proposition des maires de Caurel, Saint-Guen, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Mûr-de-Bretagne du 30 novembre 2015 – notamment en évitant tout autre aménagement de rond-point sur Kerbotin, voire en réalisant un rond-point unique sur le carrefour actuel de Pont-Quémer.

Quelle que soit la variante retenue, il conviendra de faire évoluer le projet comme il est prévu dans le dossier de concertation : aménagements divers (aménagement foncier, léger déplacement d'échangeur et de rond-point ...).

Le bureau communautaire après en avoir délibéré à l'unanimité,
SE PRONONCE pour la variante mixte.

Certifiée exécutoire par publication
et envoi à la Préfecture le 12 FEV. 2016

Le Président,
Guy LE HELLOCO.

CIDERAL PAYS de LOUDÉAC COTES D'ARMOR

CIDERAL PAYS de LOUDÉAC COTES D'ARMOR

Monsieur le Préfet,

le 31 décembre dernier, vous nous avez demandé un avis sur le projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne.

Il est absolument essentiel que la RN 164 soit mise à 2x2 voies sur l'ensemble de son trajet.

Toutefois nous ne nous estimons pas suffisamment informés pour émettre un avis pertinent quand à la solution technique à privilégier dans le cas d'espèce. Il en va d'ailleurs de même pour le contournement de Châteauneuf du Faou dans le Finistère.

Toutes choses égales par ailleurs, il conviendrait, bien entendu, de ne retenir que la solution dont la mise en oeuvre est la plus rapide car ce dossier traîne depuis trop longtemps.

Dans l'attente de la réalisation définitive de ce chantier vital pour le Centre Bretagne, nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre très haute considération.

Ch. CLECH , Co-Présidente

Union Départementale

CONSOMMATION LOGEMENT ET CADRE DE VIE

des CÔTES D'ARMOR

Allée des Châtaigniers - Boite Postale 20 103

22201 GUINGAMP Cedex

cotesdarmor@clcv.org

Sujet : Fw: Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
De : "! POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI (par mobile)" <pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 12/02/2016 17:33
Pour : Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr,Jocelyne.Boulet@developpement-durable.gouv.fr

Pierre-Alexandre POIVRE

Envoyé depuis mon Mobile Bouygues Télécom

-------- Message original --------
Objet : Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
De : "MARTINEAU Michel (Directeur adjoint) - DDTM 22/direction" <michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr>
À : pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
Cc : "FALLON Gerard (Directeur) - DDTM 22/direction/dir" <gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr>,"BERNARD Joel (Chef de lUT) - DDTM 22/UT/Loudéac/dir" <joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr>

----- Message original -----
De : "MARTINEAU Michel (Directeur adjoint) - DDTM 22/direction" <michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr>
Pour : pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
Cc : "FALLON Gerard (Directeur) - DDTM 22/direction/dir" <gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr>, "BERNARD Joel (Chef de l'UT) - DDTM 22/UT/Loudéac/dir" <joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr>
Date : Fri, 12 Feb 2016 16:34:06 +0100
Sujet : Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
Bonjour,

Trois variantes sont proposées pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, la variante Nord et la variante mixte proposant l'implantation d'un viaduc haut (20 m) pour le franchissement de la vallée du Poulancre, la variante Sud proposant un viaduc bas (9 m).

Au vu des informations disponibles dans le dossier, le viaduc bas semble bien plus impactant pour l'environnement : d'une part, la continuité écologique au niveau de la vallée serait bien moins perméable, notamment pour les espèces volantes (chauves-souris et oiseaux) pour qui le risque de collision serait renforcé, et d'autre part, la superficie de boisements impactés par le tracé retenu est plus importante que pour les autres variantes.

En outre, le tracé de la variante Sud se rapproche dans la partie Ouest de la vallée du Poulancre d'un boisement présentant un intérêt particulier au titre de Natura 2000, ce qui n'est pas le cas des deux autres variantes qui passent légèrement plus au sud. Cette solution variante me parait devoir être écartée, compte tenu de son impact très fort sur l'environnement.

Entre les variantes Nord et mixte, la une différence importante semble résider dans la superficie de zones humides détruites, la variante Nord étant plus impactante (4.2 ha au lieu de 3.3 ha).
La variante mixte engendre toutefois une coupure supplémentaire sur le ruisseau du St Guen mais ce franchissement peut être conçu de manière à ne pas engendrer d'obstacle au passage des poissons ou de la loutre.
Cette variante mixte est également plus défavorable pour l'enjeu humain, car elle passe très près du hameau de Pont-Quémer et isole Curlan du reste de la commune de Mûr-de-Bretagne.

La variante Nord est enfin la solution la moins coûteuse.

Aussi, sur la base de ce dossier de concertation, la DDTM exclut la variante Sud et

se positionne en faveur des solutions variante Nord et variante Mixte avec un léger avantage pour cette variante mixte qui permet de minimiser les impacts sur les milieux naturel et agricole mais qui est plus pénalisante pour l'enjeu humain.

Bien cordialement,.

MARTINEAU Michel
DDTM des Côtes d'Armor
Directeur-adjoint

Tel 02 96 62 70 03
Mel michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr

Le 07/01/2016 13:36, ~POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI (par serveur local interne) a écrit :

> Bonjour,
>
> dans le cadre de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, une concertation publique complémentaire est menée du 18 janvier au 12 février 2016.
>
> Vous trouverez ci-joint sans plus attendre le dossier de concertation ainsi que le courrier de saisine du Préfet des Côtes d'Armor, pour avis d'ici le 12 février. Ils vous sont adressés parallèlement par voie postale.
>
> Les dossiers seront disponibles sur notre site Internet et en mairie le 15 janvier prochain. La concertation publique sera annoncée par voie de presse en début de semaine prochaine. Les riverains ont été informés par un courrier individuel il y a quelques jours.
>
> Cordialement
>
> Pierre-Alexandre Poivre
>
> DREAL Bretagne - Service Infrastructures Sécurité Transports
> Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
> 10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES
> Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23

Sujet : TR: RN164-Mur de bretagne - concertation complémentaire de janvier 2016
De : "> tlf (par Internet)" <tlf@e-tlf.com>
Date : 15/02/2016 11:51
Pour : "Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr" <Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : Pascal VANDALLE <PVANDALLE@e-tlf.com>, Jean-Francois LINTANFF <jflintanff@e-tlf.com>

Bonjour Monsieur,

Faisant suite à votre message du 10 février, nous vous confirmons par le présent mail que ce projet n'amène aucune remarque de notre part :
- relatif à la mise en 2x2 voies,
- relatif aux différentes variantes d'itinéraires.

Recevez, Monsieur, nos meilleures salutations.

Pascal VANDALLE
Directeur délégué au Pôle "Terrestre"

Tél. : +33 (0) 1 53 68 40 67
Mail : pvandalle@e-tlf.com

Immeuble "Le Diapason"
218 avenue Jean Jaurès
75019 Paris

Tél : +33 (0) 1 53 68 40 40
Fax : +33 (0) 1 53 68 40 99
Site : www.e-tlf.com
Blog : www.tlf-blog.com

-----Message d'origine-----
De : "BRAGUIER Alain (Responsable d'Opérations d'Infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" [mailto:Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr]
Envoyé : mercredi 10 février 2016 15:24
À : tlf; TLF OUEST; Jean-Francois LINTANFF
Objet : RN164-Mur de bretagne - concertation complémentaire de janvier 2016

Bonjour,
Par courrier du 31 décembre 2015, ci-joint, vous avez été destinataire du dossier de concertation complémentaire relatif à l'aménagement de la
RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne en vu de recueillir votre avis attendu pour le 12 fevrier 2016.

je vous indique que le dossier ainsi que des documents complémentaires illustratifs sont également téléchargeables sur le site de la DREAL BRETAGNE :
http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/
à la page :
http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn164-amenagement-du-secteur-de-mur-de-bretagne-a3052.html

Je me permet d'attirer votre attention sur certains éléments des variantes qui peuvent vous intéresser plus particulièrement dans votre
profession:
-la variante nord de 11750m de longueur est la plus courte des trois variantes présentées, de -425m par rapport à la variante mixte et de -510m par rapport à la variante sud (voir page 52 du dossier) -si vous examinez les plans et profils en long téléchargeables sur notre page dédiée vous pourrez également constater que la variante nord est celle dont le cumul des dénivelés (somme des dénivelés des pentes et des rampes) est le plus faible (268.51m cumulé) alors que celui de la Variante mixte est le plus élevé (286.83m cumulés) légèrement supérieur à celui de la variante sud (281.73m).

je vous remercie d'avance pour votre avis sur ce dossier.

salutations

Alain BRAGUIER

responsable d'opérations
DREAL BRETAGNE
0299334484

Côtes d'Armor
le Département

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Saint-Brieuc, le 22 FEV. 2016

M. le Préfet de la Région Bretagne
DREAL
IST/DMOI
10 Rue Maurice Fabre
CS 96515
3 Avenue de la Préfecture
35065 RENNES CEDEX

références 2016 / 1761
service Infrastructures
poste 02 96 62 61 88

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé pour avis le complément de dossier de la concertation concernant le projet de doublement de la RN 164 sur le secteur de Mûr de Bretagne.

Préalablement à l'analyse de votre dossier, je tenais à vous rappeler l'attachement des collectivités locales, communes et communauté de communes, pour que le demi-échangeur de Caurel soit réalisé dans le cadre de cette opération. Les engagements pris par l'État par le passé nécessiteront à mon sens d'argumenter l'absence de cet échangeur dans votre projet. Je tiens à vous rappeler que le Conseil départemental s'est toujours positionné pour une desserte de qualité de la commune de Caurel par l'est – ce quelle que soit l'option définitive retenue sur la question de ce demi-échangeur.

A l'analyse du dossier des variantes, j'ai noté les points suivants :

- La variante mixte génère moins d'impact sur le milieu naturel (boisements et zones humides) que la variante sud. De plus, l'insertion de l'ouvrage de franchissement de la vallée du Poulancre est manifestement meilleure.
- La variante mixte réutilise de façon plus optimale les terrains déjà acquis par l'État.

A ce stade, il apparaît que la variante mixte présente à mon sens une base de compromis acceptable.

Cette solution présente également l'intérêt d'être compatible avec un raccordement sur la RN 164 du projet de déviation sud-est de Mur de Bretagne.

Enfin, je souhaite vous préciser toute l'importance que j'attache aux procédures de déclassement liées à ce projet.

Un contact entre nos services sur ces sujets mériterait d'être engagé sans tarder.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération très distinguée.

Alain CADEC

IST - Dnoi - AB - A080

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-CARADEC

REÇU LE
- 2 MARS 2016
DREAL/IST

Séance du 22 Février 2016

L'an deux mil seize et le vingt-deux février, à vingt heures trente, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué *(convocations expédiées le 15/02/2016)* s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Alain GUILLAUME, Maire.
Affichage porte de la Mairie le 15/02/2016

Présents : MM. GUILLAUME Alain - BAUD Thérèse - LE MAINTEC Christophe – THOMé Valérie - SAGUET Emmanuelle – COJEAN François – NOGUES Loïc - OLLITRAULT Michelle - SHEWARD Sandra - CHEREL Nolwen - LE CLEZIO Valérie – GLOUX Ingrid – Daniel PETIOT

Absents excusés : ANDRE Philippe
MORIN Daniel

Secrétaire de séance : SAGUET Emmanuelle

Objet : Aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne – nouvelle concertation publique

Lors de la séance du Conseil Municipal du 10 janvier 2016, la présentation du dossier de la nouvelle phase de concertation publique a été faite à l'assemblée délibérante. Chaque élu ayant ainsi, depuis cette réunion, pu prendre connaissance du dossier.

Ainsi, le Conseil Municipal, à l'unanimité, n'émet pas d'observations particulières sur ces études complémentaires.

FAIT ET DELIBERE A ST CARADEC, LES JOURS, MOIS ET AN SUSDITS.

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Maire,
Alain GUILLAUME

MAIRIE DE SAINT CARADEC (Côtes-d'Armor)

MAIRIE DE SAINT CARADEC (Côtes-d'Armor)

Acte rendu exécutoire
Après son envoi en Préfecture
De ST BRIEUC le 26/02/2016

IST-DNOI - AB - A048

AGRICULTURES & TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
CÔTES D'ARMOR

Service Territoires, Economie & Environnement

Monsieur le Préfet
PREFECTURE des COTES d'ARMOR
BP 2370

22023 ST BRIEUC cedex

Objet :
RN 164 Mur de Bretagne
Avis de la Chambre d'agriculture

Dossier suivi par :
Catherine BAUDET
02.96.79.22.12

Référence :
CB/MCL

Plérin, le 11 février 2016

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé, pour avis, le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de MUR de BRETAGNE en me demandant d'émettre un avis avant le 12 février 2016.

Ce dossier concerne une concertation publique complémentaire menée sur le choix de la variante de tracé suite à la concertation ayant été réalisée entre juin et juillet 2014.

Vous trouverez ci-dessous l'avis que nous émettons sur ce projet.

1. Choix de la variante

Le dossier présenté à la consultation complémentaire nécessite une clarification. En effet, au fil de la lecture du document il est à la fois fait état :

- d'une variante dite « mixte » (page 12) combinant dans sa partie Ouest la Variante Nord et la Variante Sud en partie Est. Cette variante utilise la RN164 actuelle comme voie de substitution.

- d'une variante Sud dite « optimisée » (page 20), variante sur laquelle apparaît une voie de substitution empruntant une desserte locale ayant pour effet de couper une exploitation laitière de son parcellaire (exploitation Quero).

Nous comprenons qu'il s'agit de deux options différentes qui nous sont présentées :

Concernant la voie de substitution

Nous sommes opposés à toute option de tracé visant à utiliser la voie rurale au droit de l'exploitation de M. Quero comme voie de substitution et ce, aussi bien en phase travaux qu'en phase définitive. En effet, cela conduirait à la disparition de cette exploitation du fait de la coupure engendrée entre les bâtiments et le parcellaire, rendant toute exploitation normale impossible. Par ailleurs, l'exiguïté de la voie ne permet pas dans sa configuration actuelle le passage de la circulation et nécessiterait un élargissement dont on conçoit mal qu'il ne soit que provisoire compte tenu des aménagements réalisés (giratoire aux deux extrémités)
Aussi, nous sommes très fermement contre cette option de voie de substitution.

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 le choix de la variante mixte
Les impacts agricoles sont forts dans les diverses variantes (Nord, Sud, Mixte) consommant dans tous les cas de l'ordre de 53 ha.

L'analyse des critères concernant à la fois l'éloignement des sites d'exploitation, les effets de coupure logement de l'exploitant/site de production, les coupures du parcellaire, les possibilités de réorganiser le parcellaire, la qualité agronomique des terres, le rétablissement des accès nous fait considérer la variante mixte (issue de la variante Sud de 2014) comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations, sous réserve qu'il n'y ait aucune voie de substitution dans la zone agricole.

2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

Le positionnement de l'échangeur de Kermur, tel que présenté dans les différentes variantes, handicape très fortement une exploitation laitière tenue par un jeune agriculteur. Outre la surface prélevée sur cette exploitation, la localisation de l'échangeur est particulièrement impactante puisque celui-ci est localisé au sein du parcellaire accessible aux vaches autour de l'exploitation (42 ha accessibles actuellement autour de l'exploitation sur un total de 66 ha).

Ainsi, nous demandons qu'une analyse technique complémentaire soit faite dans le cadre des études à mener permettant d'examiner toutes les options techniques visant à réduire les impacts pour cette exploitation : est-il possible de réduire l'emprise de l'échangeur (existe-t-il des techniques rendant les ouvrages moins consommateurs d'espace) ou de lui prévoir une localisation moins impactante ? Comment rendre accessible le parcellaire de l'exploitation au moindre coût pour l'exploitant et lui assurer une assise foncière de compensation suffisante pour lui permettre de préserver l'accessibilité du troupeau laitier ?

3. Compensations foncières

Compte tenu des éléments développés précédemment, il est essentiel de tout mettre en œuvre pour constituer une réserve foncière conséquente sur le secteur de Mur de Bretagne.
Seule une intervention très en amont du projet permettra le moment venu de faire face aux impacts agricoles de ce projet.

Déjà en alerte sur le secteur, nous demandons l'intervention de la SAFER afin que celle-ci puisse se saisir dès à présent de toutes les opportunités foncières susceptibles de compenser les exploitants impactés par ce projet.
Lorsque les options conduisent à des délaissés de voirie (tronçons de RN non utilisés), nous demandons que ceux-ci soient réaffectés pour un usage agricole.

4. Aménagement foncier

Les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles (53 ha prélevés sur le foncier agricole et démembrement d'exploitations). En conséquence, je demande qu'il soit fait application de l'article L 123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre de la réalisation des grands ouvrages routiers, seul moyen permettant de compenser les dommages causés.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN
Président

AGRICULTURES & TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
CÔTES D'ARMOR

Service Territoires, Economie & Environnement

Monsieur le Préfet
PREFECTURE des COTES d'ARMOR
BP 2370

22023 ST BRIEUC cedex

Objet :
RN 164 Mur de Bretagne
Avis de la Chambre d'agriculture

Dossier suivi par :
Catherine BAUDET
02.96.79.22.12

Référence :
CB/MCL

Plérin, le 11 février 2016

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé, pour avis, le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de MUR de BRETAGNE en me demandant d'émettre un avis avant le 12 février 2016.

Ce dossier concerne une concertation publique complémentaire menée sur le choix de la variante de tracé suite à la concertation ayant été réalisée entre juin et juillet 2014.

Vous trouverez ci-dessous l'avis que nous émettons sur ce projet.

1. Choix de la variante

Le dossier présenté à la consultation complémentaire nécessite une clarification. En effet, au fil de la lecture du document il est à la fois fait état :

- d'une variante dite « mixte » (page 12) combinant dans sa partie Ouest la Variante Nord et la Variante Sud en partie Est. Cette variante utilise la RN164 actuelle comme voie de substitution.

- d'une variante Sud dite « optimisée » (page 20), variante sur laquelle apparaît une voie de substitution empruntant une desserte locale ayant pour effet de couper une exploitation laitière de son parcellaire (exploitation Quero).

Nous comprenons qu'il s'agit de deux options différentes qui nous sont présentées :

Concernant la voie de substitution
Nous sommes opposés à toute option de tracé visant à utiliser la voie rurale au droit de l'exploitation de M. Quero comme voie de substitution et ce, aussi bien en phase travaux qu'en phase définitive. En effet, cela conduirait à la disparition de cette exploitation du fait de la coupure engendrée entre les bâtiments et le parcellaire, rendant toute exploitation normale impossible. Par ailleurs, l'exiguïté de la voie ne permet pas dans sa configuration actuelle le passage de la circulation et nécessiterait un élargissement dont on conçoit mal qu'il ne soit que provisoire compte tenu des aménagements réalisés (giratoire aux deux extrémités)
Aussi, nous sommes très fermement contre cette option de voie de substitution.

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 le choix de la variante mixte
Les impacts agricoles sont forts dans les diverses variantes (Nord, Sud, Mixte) consommant dans tous les cas de l'ordre de 53 ha.

L'analyse des critères concernant à la fois l'éloignement des sites d'exploitation, les effets de coupure logement de l'exploitant/site de production, les coupures du parcellaire, les possibilités de réorganiser le parcellaire, la qualité agronomique des terres, le rétablissement des accès nous fait considérer la variante mixte (issue de la variante Sud de 2014) comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations, sous réserve qu'il n'y ait aucune voie de substitution dans la zone agricole.

2. Positionnement de l'échangeur de Kermur

Le positionnement de l'échangeur de Kermur, tel que présenté dans les différentes variantes, handicape très fortement une exploitation laitière tenue par un jeune agriculteur. Outre la surface prélevée sur cette exploitation, la localisation de l'échangeur est particulièrement impactante puisque celui-ci est localisé au sein du parcellaire accessible aux vaches autour de l'exploitation (42 ha accessibles actuellement autour de l'exploitation sur un total de 66 ha).

Ainsi, nous demandons qu'une analyse technique complémentaire soit faite dans le cadre des études à mener permettant d'examiner toutes les options techniques visant à réduire les impacts pour cette exploitation : est-il possible de réduire l'emprise de l'échangeur (existe-t-il des techniques rendant les ouvrages moins consommateurs d'espace) ou de lui prévoir une localisation moins impactante ? Comment rendre accessible le parcellaire de l'exploitation au moindre coût pour l'exploitant et lui assurer une assise foncière de compensation suffisante pour lui permettre de préserver l'accessibilité du troupeau laitier ?

3. Compensations foncières

Compte tenu des éléments développés précédemment, il est essentiel de tout mettre en œuvre pour constituer une réserve foncière conséquente sur le secteur de Mur de Bretagne.
Seule une intervention très en amont du projet permettra le moment venu de faire face aux impacts agricoles de ce projet.

Déjà en alerte sur le secteur, nous demandons l'intervention de la SAFER afin que celle-ci puisse se saisir dès à présent de toutes les opportunités foncières susceptibles de compenser les exploitants impactés par ce projet.

Lorsque les options conduisent à des délaissés de voirie (tronçons de RN non utilisés), nous demandons que ceux-ci soient réaffectés pour un usage agricole.

4. Aménagement foncier

Les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles (53 ha prélevés sur le foncier agricole et démembrement d'exploitations). En conséquence, je demande qu'il soit fait application de l'article L 123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre de la réalisation des grands ouvrages routiers, seul moyen permettant de compenser les dommages causés.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN

Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles des Côtes d'Armor

Côtes d'Armor

Reçu à la Préfecture des Côtes d'Armor, le 15 FEV. 2016

Monsieur le Préfet
PREFECTURE des COTES d'ARMOR
BP 2370
22023 ST BRIEUC Cedex

Objet : RN 164 Mur de Bretagne
Suivi du dossier : Jean SICOT
02.96.79.22.47

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé, pour avis, le dossier de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de MUR de BRETAGNE en me demandant d'émettre un avis avant le 12 février 2016.

Vous trouverez ci-dessous l'avis que nous émettons sur ce projet.

Concernant le choix de la variante :

Les impacts agricoles sont fort dans les diverses variantes (Nord, Sud, Mixte) consommant dans tous les cas de l'ordre de 53 ha.

L'analyse des critères concernant à la fois l'éloignement des sites d'exploitation, les effets de coupure logement de l'exploitant/site de production, les coupures du parcellaire, les possibilités de réorganiser le parcellaire, la qualité agronomique des terres et le rétablissement des accès nous fait considérer la variante mixte (issue de la variante Sud de 2014), comme celle permettant de rétablir plus facilement les dommages causés aux exploitations, sous réserve qu'il n'y ait aucune voie de substitution dans la zone agricole.

Suite à ces observations, nous retenons le choix de la variante mixte.

Compensations financières :

Compte tenu des éléments développés précédemment, il est essentiel de tout mettre en œuvre pour constituer une réserve foncière conséquente sur le secteur de Mur de Bretagne.

Seule une intervention très en amont du projet permettra le moment venu de faire face aux impacts agricoles de ce projet.

Maison des Agriculteurs - BP 30560 - 22195 PLERIN CEDEX - Tél : 02.96.79.22.32 - Fax : 02.96.79.22.30
e-mail : FDSEA22@fdsea22.fr

Déjà en alerte sur le secteur, nous demandons l'intervention de la SAFER afin que celle-ci puisse se saisir dès à présent de toutes les opportunités foncières susceptibles de compenser les exploitants impactés par ce projet.

Lorsque les options conduisent à des délaissés de voirie (tronçons de RN non utilisés), nous demandons que ceux-ci soient réaffectés pour un usage agricole.

Aménagement foncier :

Les travaux envisagés sont de nature à compromettre la structure des exploitations agricoles (53 ha prélevés sur le foncier agricole et démembrement d'exploitations). En conséquence, je demande qu'il soit fait application de l'article L 123-24 du code rural permettant l'aménagement foncier dans le cadre de la réalisation des grands ouvrages routiers, seul moyen permettant de compenser les dommages causés.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Didier LUCAS
Président

Maison des Agriculteurs - BP 30560 - 22195 PLERIN CEDEX - Tél : 02.96.79.22.32 - Fax : 02.96.79.22.30
e-mail : FDSEA22@fdsea22.fr

COMMUNE DE SAINT-MAYEUX

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Le quatre février deux mil seize, à vingt heures, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie sous la présidence de Monsieur Guy QUERE, Maire.

***PRESENTS** : CHATEAU TILLY Edith, LE BRONNEC Françoise, LE CAM Marina, LE LAY Jean-Luc, CALU Michel, LE BLANC-PERNET Aurélie, BOSCHER Elodie, JEGO Elisabeth, LE BRIS Bertrand.*

***ABSENTS EXCUSES** : AUBIN Vincent, BOSCHER Hervé, LOTOUT Simon, CABMES Thierry, MATTEWS Guy.*

***SECRETAIRE DE SEANCE** : CHATEAU TILLY Edith.*

Reçu à la Préfecture des Côtes d'Armor, le 08 FEV. 2016 DIRECTION des RELATIONS avec les COLLECTIVITES TERRITORIALES

****

OBJET : Demi-échangeur de Caurel

Monsieur le Maire expose au conseil municipal que le futur tracé de la RN 164 ne prévoit pas de sortie à proximité du bourg de Caurel.

Le tourisme étant la principale activité économique, grâce notamment au site de «Beau-Rivage», l'entrée de Caurel doit être bien identifiée et facile d'accès. C'est pourquoi, le demi-échangeur réclamé par la Commune de Caurel est pleinement justifié et vital pour son développement économique.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal de Saint-Mayeux :

Demande donc aux services de l'Etat d'inclure ce demi-échangeur dans le futur projet de tracé de la RN 164 au niveau de Caurel.

FAIT ET DELIBERE EN MAIRIE LES JOUR, MOIS ET AN SUSDITS.

Pour copie conforme,
Le Maire,

MAIRIE DE SAINT MAYEUX 22320

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DES COTES-D'ARMOR
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE CAUREL
SEANCE DU QUATRE MARS 2016
Membres du Conseil Municipal : 11
Afférents au Conseil Municipal : 11
En exercice : 11
Qui ont pris part à la délibération : 11
L'an deux mille seize et le quatre mars à dix-huit heures, le Conseil Municipal de cette commune régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Mr Jean-Louis MARTIGNE, Maire de la commune de CAUREL.

Date de la convocation : le 29/02/2016
Date d'affichage : le 08/03/2016

Présents : Mr MARTIGNE. Mme JEGO. Mr LE DORNER. Mme BURLOT. Mr COJEAN. Mr GUILLOÏC. Mr NICOLAS. Mr LAHAY. Mme DROLEZ-COSSON. Mme DUCELLIER.
Absent excusé : Mr LOUARGANT donnant procuration à Mr MARTIGNE.

Madame Viviane BURLOT a été nommée secrétaire.

Route Nationale n° 164 - demi-échangeur.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents, le Conseil Municipal exige que le demi-échangeur initialement prévu avec la mise à deux fois deux voies de la Route Nationale n° 164, soit réalisé.

Il en va de la survie touristique de notre commune qui compte 6 restaurants, un artisan verrier, un médecin à partir du 1er juillet 2016, un gîte d'étape et un bureau de l'Office de Tourisme du Centre Bretagne à Beau Rivage, près de la plage.

Pour extrait certifié conforme,

LE MAIRE,

MAIRIE DE CAUREL (Côtes d'Armor)

J.L. MARTIGNE

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
le 8 mars 2016
et publication ou notification
du 8 mars 2016

MAIRIE DE CAUREL (Côtes d'Armor)

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-GUEN

SEANCE DU LUNDI 8 FEVRIER 2016

Date de Convocation : Jeudi 21 Janvier 2016
Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 11
présents : 10
votants : 10

L'an deux mil seize, le huit février, à vingt heures, le Conseil Municipal s'est réuni en séance ordinaire, sous la présidence de M DABET Mickaël, Maire.

Présents : M. DABET. Mme BARBU. M LE GOFF. M BAGOT, adjoints. M DESBOIS. M LE MARCHAND. Mme BERTHO. M. LACOSTE, Mme LE CLEZIO. M ROCABOY.

Absent : M. Christophe CADAIN

Monsieur Jean Pierre LACOSTE a été nommé secrétaire.

2016/2
Avis du Conseil Municipal sur la RN 164
Monsieur le Maire rappelle à l'assemblée que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique sur se projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014 sur la base de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Le bilan de cette concertation a été présenté le 2 février 2015.
Le 29 juin 2015, lors du Comité de suivi, une quatrième variante a été proposée.
Monsieur le Maire rappelle au Conseil les différentes variantes :
Variante « aménagement sur place »
La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancre. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.
Variante Nord
La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164 actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

Variante Sud

La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancre. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN 164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet.

Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2.3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

Monsieur le Maire invite le conseil à prendre position sur les différents tracés précisant que tous les tracés impactent la population.

Variante « mixte »

La variante mixte emprunte le tracé de la variante nord en partie ouest et variante sud en partie est.

Cette variante a les avantages et inconvénients respectifs de la variante nord dans le traversée du Poulancre et de la variante Sud dans le passage au Sud de la zone d'activités.

Cette variante

-s'éloigne des habitations de Pont Quémer mais se rapproche de Kerbotin

-est plus longue de la variante Nord et légèrement moins longue que la variante sud

-de manière analogue à la variante Sud, les talus des déblais dans la butte de Kerbohalen serront perceptibles depuis les hameaux situés au Sud de la RN 164 actuelle ainsi que depuis le versant sud du Talweg du ruisseau de St Guen.

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 11 septembre 2014

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 16 octobre 2015 donnant un avis favorable sur le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée,

Considérant les enjeux de mobilité et de sécurité : favoriser et fluidifier les déplacements tout en améliorant la sécurité routière

Considérant les enjeux de développement en matière démographique, économique agricole et touristique,

Considérant les enjeux environnementaux,

Considérant le courrier des Maires de Mûr de Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Caurel et Saint-Guen adressé à la DREAL en date du 30/11/2015 proposant une solution alternative aux différents tracés proposés

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

EST FAVORABLE au tracé de la variante mixte améliorée, proposée dans le courrier en date du 30/11/2015,

Cette variante mixte améliorée, privilégiant le passage par Pont Quémer, prend en considération les points suivants :

- Reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'Etat après expropriation
- Limitation de l'impact sur Curlan par la suppression du Rond Point et évitant ainsi l'impact sur un maximum de propriétés bâties et non bâties en conservant le tracé de l'actuelle RN 164.
- Par conséquent, l'aménagement d'un seul rond point sur Pont Quemer sera suffisant
- Ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale par un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités.

SOLLICITE les services de la DREAL pour maintenir le demi-échangeur sur la commune de Caurel
DEMANDE aux services de la DREAL d'obtenir un visuel permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie à hauteur de Curlan-Pont Quemer en particulier.

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire,
Mickaël DABET.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification
le 11/02/2016
Le Maire,
Mickaël DABET.

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-GILLES-VIEUX-MARCHE

SEANCE DU MARDI 23 FEVRIER 2016

Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 10
présents : 10
votants : 10

Date de convocation : 16 février 2016

ARRIVE LE 29 FEV. 2016 LA SOUS-PREFECTURE DE GUINGAMP

L'an deux mil seize, le vingt-trois février, à vingt heures trente minutes, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur BERTHO Laurent, Maire.

Présents: BERTHO Laurent. JAGLIN Jean-Pierre. LE GAC Michelle. JEGOU Yann. LE DUAULT Patrick. ROBIN Sylvie. JAGLIN Cyrille. MACE Marie-France. LE MAUX Jacqueline. DAWSON Collin.

Absent : (Néant)

Mme LE MAUX Jacqueline a été nommée secrétaire.

2015 / 07

Objet : Mise à 2 x 2 voies de la R.N. 164 – Aménagement du secteur de Mur de Bretagne
Concertation publique complémentaire et avis du Conseil Municipal

Dans le cadre de l'aménagement de la R.N. 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal de la concertation publique complémentaire qui a été menée du 18 janvier 2016 au 12 février 2016. Pendant cette période, chacun (Habitants, Usagers, Collectivités) a pu s'informer sur le projet et exprimer son avis. Un registre était disponible en Mairie aux heures d'ouverture au public de la Mairie pour les personnes qui souhaitaient faire part par écrit de leurs remarques, suggestions, et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr de Bretagne, qui concerne une section de 11 km de longueur environ, se situe entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est. Il reliera la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Caradec.

Monsieur le Maire présente les trois variantes soumises à la concertation complémentaire :

- **La variante Sud** : elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre.
- **La variante Nord** : il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon anti-bruit au niveau du jardin du Botrain
- **La variante Mixte :** il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la Vallée du Poulancre. En partie Est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Monsieur le Mairie ajoute que, quelle que soit la variante retenue, il conviendra de faire évoluer le projet comme il est prévu dans le dossier de concertation, par des aménagements divers (aménagement foncier, léger déplacement d'échangeur et de rond-point ...).

Monsieur le Maire propose au Conseil Municipal de voter à bulletin secret et sollicité l'accord des membres du Conseil Municipal. Le Conseil Municipal se prononce favorablement à l'unanimité.

Le Conseil Municipal de Saint-Gilles-Vieux-Marché, après avoir voté et délibéré, se prononce pour la variante Mixte à l'unanimité.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Laurent BERTHO.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification
le 26 FEV. 2016
Le Maire,
Laurent BERTHO.

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE SAINT-CONNEC

SEANCE DU LUNDI 22 FEVRIER 2016

Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 10
présents : 08
votants : 08

Date de convocation : 17 Février 2016

L'an deux mil seize, le vingt-deux février, à vingt heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur LE LOSTEC Rolland, Maire.

Présents : Mr LE LOSTEC Rolland. Mr AUREGAN Pascal. Mr GALLERNE Jean-Noël. Mme LE BIHAN Christine. Mr AUFFRET Jean-Pierre. Melle LE METAYER Nadine. Mme LEMONNIER Valérie. Mr CABON Gilbert.

Absents : Mr BELHEN Frédéric et Mr BOCHER Pierrick.

Mr AUFFRET Jean-Pierre a été nommée secrétaire.

2015 / 07
Objet : Projet d'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal qu'une nouvelle concertation publique sur le projet de l'aménagement de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne a été organisée du 18 janvier 2016 au 12 février 2016. Pendant cette période, chacun (Habitants, Usagers, Collectivités) a pu s'informer sur ce projet et exprimer son avis sur cet aménagement et sur les trois variantes proposées.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal renouvelle son avis initial, émis dans une délibération en date du 29 octobre 2015. Il souhaite alerter les autorités sur les éventuelles conséquences dramatiques sur des propriétés, situées à proximité du carrefour de Pont-Quémer, impactées fortement notamment par la variante sud dite optimisée.

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

MAIRIE DE ST-CONNEC 22530

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-préfecture
et publication ou notification
le 26 FEV. 2016
Le Maire,
Rolland LE LOSTEC.

MAIRIE DE ST-CONNEC 22530

IST-DMOI-AB-A049

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
Côtes d'Armor

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE SAINT-GUEN

SEANCE DU LUNDI 8 FEVRIER 2016

Date de Convocation : Jeudi 21 Janvier 2016
Membres du Conseil Municipal:
en exercice: 11
présents : 10
votants : 10

L'an deux mil seize, le huit février, à vingt heures, le Conseil Municipal s'est réuni en séance ordinaire, sous la présidence de M DABET Mickaël, Maire.

Présents : M. DABET. Mme BARBU. M LE GOFF. M BAGOT, adjoints. M DESBOIS. M LE MARCHAND. Mme BERTHO. M. LACOSTE, Mme LE CLEZIO. M ROCABOY.

Absent : M. Christophe CADAIN

Monsieur Jean Pierre LACOSTE a été nommé secrétaire.

2016/2
Avis du Conseil Municipal sur la RN 164
Monsieur le Maire rappelle à l'assemblée que l'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Une concertation publique sur se projet a été organisée du 10 juin au 11 juillet 2014 sur la base de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Le bilan de cette concertation a été présenté le 2 février 2015.
Le 29 juin 2015, lors du Comité de suivi, une quatrième variante a été proposée.
Monsieur le Maire rappelle au Conseil les différentes variantes :
Variante « aménagement sur place »
La variante « aménagement sur place » s'appuie sur le tracé actuel, à l'exception de certains aménagements rendus nécessaires par les contraintes de sécurité et de préservation de l'environnement qui s'imposent aujourd'hui. C'est ce qui explique la construction de deux viaducs pour assurer le franchissement de la Vallée du Poulancre. Malgré ces ouvrages, cette variante génère un impact important sur ce site Natura 2000. En revanche, elle a pour avantage, en reprenant en grande partie le tracé initial de la route, de limiter les nouvelles coupures dans le paysage ainsi que la fragmentation des parcelles agricoles.
Variante Nord
La variante nord, dont une des ambitions est de minimiser l'impact environnemental lié au passage de la vallée du Poulancre, grâce à l'aménagement d'un viaduc de 250 mètres de long et de 25 mètres de hauteur, a pour autre atout de préserver le hameau de Curlan. La RN 164 actuelle conservée sert en outre de desserte locale comme aujourd'hui. Toutefois, cette variante sera plus visible dans le paysage et la création de plusieurs sections en tracé neuf aura des impacts sur le milieu agricole ; le projet devra les compenser.

Variante Sud

La variante sud emprunte le même tracé en partie ouest que la « variante aménagement sur place » jusqu'au franchissement de la vallée du Poulancre. Une fois la zone Natura 2000 traversée avec les mêmes impacts que la variante « aménagement sur place », ce dernier tracé contourne par le sud la zone d'activités de Guergadic, avant de rejoindre la RN 164 actuelle qu'elle longe, ensuite, jusqu'à l'extrémité est du projet.

Les points communs aux trois variantes

Le projet prévoit, pour les trois variantes, la création de deux échangeurs, l'un à l'ouest avec la RD 767, l'autre à l'est avec la RD 81. Il envisage, en outre, de façon optionnelle, l'aménagement d'un demi-échangeur à l'ouest de la section d'étude. L'élargissement à 2x2 voies de la déviation de Caurel, sur 2.3 km à l'extrémité ouest du projet, est commun aux trois variantes.

Monsieur le Maire invite le conseil à prendre position sur les différents tracés précisant que tous les tracés impactent la population.

Variante « mixte »

La variante mixte emprunte le tracé de la variante nord en partie ouest et variante sud en partie est.

Cette variante a les avantages et inconvénients respectifs de la variante nord dans le traversée du Poulancre et de la variante Sud dans le passage au Sud de la zone d'activités.

Cette variante

-s'éloigne des habitations de Pont Quémer mais se rapproche de Kerbotin

-est plus longue de la variante Nord et légèrement moins longue que la variante sud

-de manière analogue à la variante Sud, les talus des déblais dans la butte de Kerbohalen serront perceptibles depuis les hameaux situés au Sud de la RN 164 actuelle ainsi que depuis le versant sud du Talweg du ruisseau de St Guen.

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 11 septembre 2014

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 16 octobre 2015 donnant un avis favorable sur le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée,

Considérant les enjeux de mobilité et de sécurité : favoriser et fluidifier les déplacements tout en améliorant la sécurité routière

Considérant les enjeux de développement en matière démographique, économique agricole et touristique,

Considérant les enjeux environnementaux,

Considérant le courrier des Maires de Mûr de Bretagne, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Caurel et Saint-Guen adressé à la DREAL en date du 30/11/2015 proposant une solution alternative aux différents tracés proposés

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

EST FAVORABLE au tracé de la variante mixte améliorée, proposée dans le courrier en date du 30/11/2015,

Cette variante mixte améliorée, privilégiant le passage par Pont Quémer, prend en considération les points suivants :

- Reprise des emprises foncières déjà effectuées par l'Etat après expropriation
- Limitation de l'impact sur Curlan par la suppression du Rond Point et évitant ainsi l'impact sur un maximum de propriétés bâties et non bâties en conservant le tracé de l'actuelle RN 164.
- Par conséquent, l'aménagement d'un seul rond point sur Pont Quemer sera suffisant
- Ce tracé permettra d'identifier la dynamique locale par un meilleur visuel des bourgs et des zones d'activités.

SOLLICITE les services de la DREAL pour maintenir le demi-échangeur sur la commune de Caurel
DEMANDE aux services de la DREAL d'obtenir un visuel permettant de visualiser l'impact de la nouvelle voie à hauteur de Curlan-Pont Quemer en particulier.

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire,
Mickaël DABET.

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
et publication ou notification
le 11/02/2016
Le Maire,
Mickaël DABET.

IST-DNoI-AB-A058

Sujet : Fw: Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
De : "! POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI (par mobile)" <pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 12/02/2016 17:33
Pour : Alain.Braguier@developpement-durable.gouv.fr,Jocelyne.Boulet@developpement-durable.gouv.fr

Pierre-Alexandre POIVRE

Envoyé depuis mon Mobile Bouygues Télécom

-------- Message original --------
Objet : Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
De : "MARTINEAU Michel (Directeur adjoint) - DDTM 22/direction" <michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr>
À : pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
Cc : "FALLON Gerard (Directeur) - DDTM 22/direction/dir" <gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr>,"BERNARD Joel (Chef de lUT) - DDTM 22/UT/Loudéac/dir" <joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr>

----- Message original -----
De : "MARTINEAU Michel (Directeur adjoint) - DDTM 22/direction" <michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr>
Pour : pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
Cc : "FALLON Gerard (Directeur) - DDTM 22/direction/dir" <gerard.fallon@cotes-darmor.gouv.fr>, "BERNARD Joel (Chef de l'UT) - DDTM 22/UT/Loudéac/dir" <joel.bernard@cotes-darmor.gouv.fr>
Date : Fri, 12 Feb 2016 16:34:06 +0100
Sujet : Re: RN164 Mûr-de-Bretagne - saisine pour avis sur le dossier de concertation
Bonjour,

Trois variantes sont proposées pour la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, la variante Nord et la variante mixte proposant l'implantation d'un viaduc haut (20 m) pour le franchissement de la vallée du Poulancre, la variante Sud proposant un viaduc bas (9 m).

Au vu des informations disponibles dans le dossier, le viaduc bas semble bien plus impactant pour l'environnement : d'une part, la continuité écologique au niveau de la vallée serait bien moins perméable, notamment pour les espèces volantes (chauves-souris et oiseaux) pour qui le risque de collision serait renforcé, et d'autre part, la superficie de boisements impactés par le tracé retenu est plus importante que pour les autres variantes.

En outre, le tracé de la variante Sud se rapproche dans la partie Ouest de la vallée du Poulancre d'un boisement présentant un intérêt particulier au titre de Natura 2000, ce qui n'est pas le cas des deux autres variantes qui passent légèrement plus au sud. Cette solution variante me parait devoir être écartée, compte tenu de son impact très fort sur l'environnement.

Entre les variantes Nord et mixte, la une différence importante semble résider dans la superficie de zones humides détruites, la variante Nord étant plus impactante

(4.2 ha au lieu de 3.3 ha).
La variante mixte engendre toutefois une coupure supplémentaire sur le ruisseau du St Guen mais ce franchissement peut être conçu de manière à ne pas engendrer d'obstacle au passage des poissons ou de la loutre.
Cette variante mixte est également plus défavorable pour l'enjeu humain, car elle passe très près du hameau de Pont-Quémer et isole Curlan du reste de la commune de Mûr-de-Bretagne.

La variante Nord est enfin la solution la moins coûteuse.

Aussi, sur la base de ce dossier de concertation, la DDTM exclut la variante Sud et se positionne en faveur des solutions variante Nord et variante Mixte avec un léger avantage pour cette variante mixte qui permet de minimiser les impacts sur les milieux naturel et agricole mais qui est plus pénalisante pour l'enjeu humain.

Bien cordialement,.

MARTINEAU Michel
DDTM des Côtes d'Armor
Directeur-adjoint

Tel 02 96 62 70 03
Mel michel.martineau@cotes-darmor.gouv.fr

Le 07/01/2016 13:36, ~POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI (par serveur local interne) a écrit :

> Bonjour,
>
> dans le cadre de l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne, une concertation publique complémentaire est menée du 18 janvier au 12 février 2016.
>
> Vous trouverez ci-joint sans plus attendre le dossier de concertation ainsi que le courrier de saisine du Préfet des Côtes d'Armor, pour avis d'ici le 12 février. Ils vous sont adressés parallèlement par voie postale.
>
> Les dossiers seront disponibles sur notre site Internet et en mairie le 15 janvier prochain. La concertation publique sera annoncée par voie de presse en début de semaine prochaine. Les riverains ont été informés par un courrier individuel il y a quelques jours.
>
> Cordialement
>
> Pierre-Alexandre Poivre
>
> DREAL Bretagne - Service Infrastructures Sécurité Transports
> Responsable de la Division de Maîtrise d'Ouvrage Intermodale
> 10, rue Maurice FABRE, CS 96 515, 35 065 RENNES
> Tel : 02 99 33 45 61 - Fax : 02 99 54 85 23

IST-DMOE-AB-A074

Région BRETAGNE

TERRITOIRE • ÉCONOMIE • FORMATION • ÉDUCATION • TRANSPORT • ENVIRONNEMENT • CULTURE & SPORT • TOURISME & PATRIMOINE • EUROPE

RECU LE 29 FEV. 2016 DREAL/IST

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

DREAL Bretagne
L'Armorique
10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES cedex

A l'attention de Pierre-Alexandre POIVRE

→ **Référence à rappeler dans toutes vos correspondances**
N° : 136233/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 25/02/2016

Bordereau d'envoi • Roll an teulioù bet kaset

quantité	désignation
	Monsieur, Veuillez trouver ci-joint la copie du courrier adressé à Monsieur LAMBERT relatif au projet d'aménagement de la RN 164 au niveau de Mûr de Bretagne. Vous en souhaitant bonne réception. Evan LETENDRE

Région BRETAGNE

TERRITOIRES • ÉCONOMIE • FORMATION • ÉDUCATION • TRANSPORT • ENVIRONNEMENT • CULTURE & SPORT • TOURISME & PATRIMOINE • EUROPE

COPIE

Le vice-président du Conseil régional de Bretagne
Besprezidant Kuzul-rannvro Breizh

Monsieur Pierre LAMBERT
Préfet des Côtes d'Armor
1 place du Général De Gaulle
BP 2370
22023 SAINT BRIEUC Cedex 1

Direction des transports terrestres et des mobilités
Service accessibilité et gares
Personne chargée du dossier : *Evan LETENDRE*
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire et routière
Tél. : 02 99 27 14 19
Courriel : evan.letendre@bretagne.bzh

→ **Référence** à rappeler dans toutes vos correspondances
N° : 136233/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 25 FEV. 2016

Objet : Avis sur le projet d'aménagement de la RN164 au niveau de Mûr-de-Bretagne

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 31 décembre 2015, vous sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur le projet d'aménagement de la RN164 au droit de Mûr-de-Bretagne qui a été soumis à une nouvelle concertation publique du 18 janvier au 12 février 2016. En effet, la première concertation sur le projet dans ce secteur, qui s'était déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014, avait permis d'écarter la variante « aménagement sur place » mais pas de dégager un consensus entre les deux autres variantes « Nord » et « Sud ».

Le dossier détaillant cette nouvelle concertation, annexé à votre courrier, présente, analyse et compare trois variantes : la variante « Sud (tracé Sud initial optimisé), la variante « Nord » (tracé Nord initial optimisé) et une nouvelle variante « Mixte » qui avait été demandée au cours de la première concertation (combinaison des variantes Sud sur la partie Est et Nord sur la partie Ouest).

Après analyse du dossier, il en ressort :

- Variante « Sud » : estimée à 102M€ (coût le plus élevé), cette variante est la plus pénalisante à la fois pour le milieu naturel en générant des impacts difficilement réductibles (espèces protégées, zones humides...) mais également vis-à-vis de l'insertion dans le paysage au niveau de la traversée de la vallée du Poulancre (remblais et viaduc bas disgracieux). De manière plus générale, cette variante crée une coupure physique franche et irréversible entre le hameau de Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne.

.../...

- Variante « mixte » : estimée à 99M€ (coût intermédiaire), cette variante ne présente pas de contrainte très marquée. Elle est effectivement légèrement plus défavorable pour le milieu humain (proximité Pont Quémer) et surtout, comme la variante « Sud », elle sépare le hameau de Curlan du centre de Mûr-de-Bretagne.

- Variante « Nord » : estimée à 95M€ (coût le plus bas), à l'instar de la variante « Mixte », cette variante apparaît relativement nuancée vis-à-vis des critères humains, paysagés etc... Toutefois, je note qu'elle est sensiblement plus défavorable concernant l'activité agricole (cette variante impacte véritablement deux exploitations contre une seule pour la variante « Sud » - variante « Mixte »moins impactante). La variante « Nord » est la seule variante qui ne sépare pas Curlan du centre de Mûr-de-Bretagne.

En conclusion, la variante « Nord » m'apparaît, de manière relative, être un projet plus « durable » qui préserve mieux la vallée du Poulancre (viaduc haut mieux intégré notamment) et la jonction naturelle entre Curlan et le centre de Mûr-de-Bretagne. Pour autant, la Région est soucieuse de la pérennité des exploitations agricoles impactées par cette variante c'est pourquoi, elle restera vigilante, si cette variante est retenue à l'issue de la phase de concertation, tout le temps de la procédure précédant les travaux pour que des mesures d'accompagnement satisfaisantes soient proposées et acceptées par les exploitations les plus impactées.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Le Vice-président en charge des transports et des mobilités en Bretagne,

Gérard LAHELLEC

Copie à : M.Poivre (DREAL)

IST-DMOI-BB-A 075

Caurel

Côtes-d'Armor

République Française

Caurel, le 23 février 2016

Monsieur le Maire de Caurel

22530 CAUREL

REÇU LE
29 FEV. 2016
DREAL/IST

à

Monsieur Alain BRAGUIER
Responsable d'opérations
DREAL Bretagne IST / DMOI
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES Cédex

Objet : RN 164 - mise à 2 x 2 voies -
aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne.

Monsieur,

Suite à votre demande, je vous fais parvenir, en retour, le registre mis à la disposition du public.

Vous trouverez en pièces jointes :

- une délibération du Conseil Municipal de la commune de Saint-Mayeux réuni en date du 4 février dernier,
- une délibération du Conseil Municipal de la commune de Caurel réuni en date du 18 septembre 2014.

Je vous précise qu'une nouvelle délibération concernant le demi-échangeur sera prise lors de la prochaine réunion du Conseil Municipal prévue le 4 mars prochain.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma respectueuse considération.

Le Maire,

MAIRIE DE CAUREL (Côtes d'Armor)

J.L. MARTIGNE

Mairie - Le bourg - 22530 Caurel - Tél. : 02 96 28 52 21 - Fax : 02 96 26 32 22
Site : www.caurel.fr - Courriel : mairie-caurel@orange.fr

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DES COTES-D'ARMOR
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE CAUREL
SEANCE DU DIX-HUIT SEPTEMBRE 2014
Membres du Conseil Municipal : 11
Afférents au Conseil Municipal : 11
En exercice : 11
Qui ont pris part à la délibération : 11
L'an deux mille quatorze et le dix-huit septembre à dix-huit heures trente minutes, le Conseil Municipal de cette commune régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Mr Jean-Louis MARTIGNE, Maire de la commune de CAUREL.

Date de la convocation : le 13/09/2014
Date d'affichage : le 20/09/2014

Présents : Mr MARTIGNE. Mme JEGO. Mr LE DORNER. Mr COJEAN. Mr GUILLOÏC. Mr LOUARGANT. Mr NICOLAS. Mr LAHAY. Mme DROLEZ-COSSON. Mme DUCELLIER.
Absente excusée : Mme BURLOT donnant procuration à Mme JEGO.

Madame Annie DUCELLIER a été nommée secrétaire.

Route Nationale n° 164 - projet d'aménagement dans le secteur de Mûr-de-Bretagne (secteur Caurel - Colmain) - projet du demi-échangeur.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents, le Conseil Municipal fait le choix du tracé Sud et envisage le projet du demi-échangeur version variante Est, dans le cadre du projet d'aménagement de la Route Nationale n° 164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne - secteur Caurel - Colmain.

Pour extrait certifié conforme,

LE MAIRE,

MAIRIE DE CAUREL (Côtes d'Armor)

J.L. MARTIGNE

Pour le Maire
L'Adjoint délégué,
JEGO

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous-Préfecture
le 20 septembre 2014
et publication ou notification
du 20 septembre 2014

MAIRIE DE CAUREL (Côtes d'Armor)

Pour le Maire
L'Adjoint délégué,
JEGO

COMMUNE DE SAINT-MAYEUX

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Le quatre février deux mil seize, à vingt heures, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie sous la présidence de Monsieur Guy QUERE, Maire.

***PRESENTS** : CHATEAU TILLY Edith, LE BRONNEC Françoise, LE CAM Marina, LE LAY Jean-Luc, CALU Michel, LE BLANC-PERNET Aurélie, BOSCHER Elodie, JEGO Elisabeth, LE BRIS Bertrand.*

***ABSENTS EXCUSES** : AUBIN Vincent, BOSCHER Hervé, LOTOUT Simon, CARMES Thierry, MATTEWS Guy.*

***SECRETAIRE DE SEANCE** : CHATEAU TILLY Edith.*

****

OBJET : Demi-échangeur de Caurel

Monsieur le Maire expose au conseil municipal que le futur tracé de la RN 164 ne prévoit pas de sortie à proximité du bourg de Caurel.

Le tourisme étant la principale activité économique, grâce notamment au site de «Beau-Rivage», l'entrée de Caurel doit être bien identifiée et facile d'accès. C'est pourquoi, le demi-échangeur réclamé par la Commune de Caurel est pleinement justifié et vital pour son développement économique.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal de Saint-Mayeux :

Demande donc aux services de l'Etat d'inclure ce demi-échangeur dans le futur projet de tracé de la RN 164 au niveau de Caurel.

FAIT ET DELIBERE EN MAIRIE LES JOUR, MOIS ET AN SUSDITS.

Pour copie conforme,
Le Maire,

Rendu exécutoire après transmission en Préfecture

LE 08 FEV. 2016

MAIRIE DE SAINT MAYEUX
-22320-

MAIRIE DE SAINT MAYEUX 22320

COMMUNE DE MUR DE BRETAGNE
COTES D'ARMOR

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil quinze, le onze février à dix-neuf heures trente, le conseil municipal légalement convoqué s'est réuni à la mairie en séance publique sous la présidence de M. Hervé LE LU, Maire.

Etaient présents : BALAVOINE Jean-Noël – CADORET Jean-Luc - COZ Josette – JOUANNIC Marie-Noëlle– LORETTE Marianne – LOUESDON Danielle - LE CORRE Roselyne – LE DUDAL Jean-François – LE LU Hervé – LE POTIER Marie-Anne - MAUBRE Christine – MOREL Christiane – PICHARD Jean-Philippe – QUENECAN Alain – TILLY Georges – VIDELO Julien

Excusé : M. DELHAYE Benoît

Pouvoirs : LE BOUDEC Eric à LE CORRE Roselyne, LE GOFF Nathalie à LOUESDON Danielle

Secrétaire de séance : PICHARD Jean-Philippe

Date de convocation : 2 février 2015

Nombre de conseillers : en exercice : 19 - présents : 18 - votants : 18

***OBJET : Mise à 2 x 2 voies de la* R.N. 164 - aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne : concertation publique complémentaire, avis du conseil.**

Monsieur le Maire expose que, du 18 janvier au 12 février 2016, un nouveau temps d'échanges et d'information a été organisé sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne. Il permet aux habitants des communes concernées, aux collectivités, et à tous les usagers de la RN164 de prendre connaissance des études complémentaires et de s'exprimer sur les nouvelles variantes du projet.

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 pour améliorer l'accessibilité et le développement du Centre Bretagne est un objectif majeur de l'État et de la Région Bretagne : ce sont ainsi près de 237 M€ de crédits (dont 145 M€ pour la partie costarmoricaine) qui ont été inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour que l'ensemble des projets en cours se concrétisent.

L'Etat et la Région Bretagne sont mobilisés pour faire avancer l'ensemble des opérations, dans le respect des objectifs de calendrier fixés, tout en veillant à la qualité de la concertation et à la prise en compte des enjeux de chaque territoire.

Le projet d'aménagement au niveau de Mûr-de-Bretagne, qui concerne une section de 11 km de longueur environ, se situe entre Caurel à l'ouest et Colmain à l'est. Il reliera la déviation de Caurel à la déviation de Saint-Caradec.

La DREAL Bretagne a entamé les études préalables à la déclaration d'utilité publique et, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes uniquement sur une partie du tracé, de Colmain au franchissement du Poulancre.

Une première concertation publique s'est tenue du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait soumis au public trois variantes de tracé (« Aménagement sur place », « Nord », « Sud ») : l'objectif était d'en retenir une pour l'approfondir et la soumettre ensuite à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Néanmoins, si cette concertation a conduit à éliminer la variante « Aménagement sur place», elle n'a pas permis de dégager un consensus suffisant sur une des variantes « Nord » ou « Sud ».

L'État a donc mené, pendant l'année 2015, des études complémentaires, dans l'objectif de fournir des éléments plus détaillés facilitant la comparaison et le choix de la variante, mais aussi de chercher, si possible, des pistes d'optimisation pour minimiser les impacts.

Les résultats de ces approfondissements font l'objet d'une **concertation publique complémentaire** sur le projet, organisée **du 18 janvier au 12 février 2016.**

A l'issue de cette nouvelle phase, il s'agit toujours pour l'État, en lien avec la Région Bretagne, de retenir une variante qui sera approfondie voire modifiée et améliorée. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Le conseil municipal est amené à donner un avis dans le cadre de la concertation publique qui se déroule du 18 janvier au 12 février 2016.

Les variantes soumises à la concertation complémentaire et comparées sont :

- **la variante Sud :** elle a été modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. Il est en effet possible de se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus, en aménageant la voirie locale au niveau de Pont Dom Jean pour permettre la circulation du trafic empruntant la RN164 pendant le chantier de construction du viaduc et devenir l'itinéraire de substitution. Le viaduc est porté à 250 m de long ;
- **la variante Nord :** il s'agit de la variante Nord présentée en 2014 avec un ajustement du tracé et l'ajout d'un merlon antibruit au niveau du jardin du Botrain ;
- **la variante Mixte :** il s'agit d'une nouvelle variante combinant la variante Sud dans son passage au sud de la Zone d'Activités de Guergadic, puis le tracé de la variante Nord dans la vallée du Poulancre. En partie est, elle se distingue de la variante Sud uniquement par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Monsieur le Maire expose que la variante Sud optimisée est d'évidence plus complexe avec la création d'itinéraires de substitution à l'Ouest du Poulancre pour maintenir la circulation sur la RN 164.

Les variantes mixte et Nord permettent une circulation normale pendant la période des travaux. Ces deux possibilités sont donc à privilégier.

La variante Nord a nettement la préférence de la DREAL dans le dossier de concertation publique notamment au niveau technique.

La variante mixte Nord-Sud reprend les avantages de la variante Sud – initialement proposée par Madame LE CLEZIO, conseillère générale de l'ancienne mandature - mentionnés dans l'avis précédent du 26 août 2014, c'est-à-dire :

- visibilité économique de la Z.A. de Guergadic déjà aménagée, prochainement desservie par la fibre optique, susceptible d'accueillir de nouvelles entreprises, permettant la pérennisation des emplois sur zone et le développement de cette même zone ;

- visibilité de l'agglomération.

Il faut comparer avec la réalisation routière de la RN 164 chez nos voisins de Loudéac et Gouarec. Dans le premier cas, la route donne vie au territoire ; dans le second, elle ignore l'agglomération et l'activité économique.

En cas de choix pour la variante mixte Nord-Sud, ce choix doit être conditionné aux modifications possibles – conformément au dossier et dans la continuité de la proposition des maires de Caurel, Saint-Guen, Saint-Gilles-Vieux-Marché, Mûr-de-Bretagne du 30 novembre 2015 – notamment en évitant l'aménagement d'un rond-point sur Kerbotin, voire en réalisant un rond-point unique sur le carrefour actuel de Pont-Quémer.

Quelle que soit la variante retenue, il conviendra de faire évoluer le projet comme il est prévu dans le dossier de concertation : aménagements divers (aménagement foncier, léger déplacement d'échangeur et de rond-point ...).

Monsieur le Maire propose de voter à bulletin secret et sollicite l'accord du conseil municipal à cet effet. Le conseil, à l'unanimité, se prononce favorablement.

LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,

se prononce :

- pour la variante Nord : 3
- pour la variante Sud : 0
- pour la variante mixte : 8
- abstentions : 7.

Affiché et transmis le 12 février 2016,
à la Sous-Préfecture de Guingamp.

Le Maire,
Hervé LE LU

MAIRIE de MUR-de-BRETAGNE 22530

Pour extrait certifié conforme
au registre des délibérations,

Le Maire,
Hervé LE LU

MAIRIE de MUR-de-BRETAGNE 22530