

AP 18/07/2018

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préala- ble à la Déclaration d'uti- lité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne

Dossier présenté par la DREAL Bretagne

Sophie LE DREAN-QUENEC'H DU
Commissaire enquêteur

Dossier E180130/35

Du jeudi 06 septembre 2018 au mercredi 10 octobre 2018

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	1
I. Présentation du dossier.....	3
I-1. Le projet présenté à l'enquête	3
I-2. Déroulement de l'enquête	8
II. Avis sur la forme et sur la concertation.....	9
III. Conclusion	12
III-1. Les avantages du projet	12
III-2. Les inconvénients.....	16
III-2-1. Inconvénients globaux, coûts du projet	16
III-2-2 Inconvénients sur les sols, les sous-sols et les eaux souterraines	18
III-2-3. Inconvénients sur les eaux superficielles, la gestion des eaux pluviales	18
III-2-4. Inconvénients sur les milieux naturels, la faune et la flore	20
III-2-5. Inconvénients sur le paysage et le tourisme	23
III-2-6. Inconvénients sur le milieu humain	32
III-2-7. Inconvénients sur les activités économiques (autre que tourisme).....	41
IV. Au bilan.....	44
V. ANNEXES	47
Observations du public (O = observation, C = courrier, M : mail)	47
Mémoire en réponse du Maitre d'ouvrage.....	60
1- Demande d'un demi-échangeur supplémentaire à CAUREL.....	60
2- Demande d'une liaison directe entre l'échangeur Est et la ZA de Guergadic ou la suppression de l'échangeur Est ou son retour à Coët Prat	62
3- Mesures d'accompagnement	64
4 – Calendrier prévisionnel de l'opération	66

Le dossier présenté à l'enquête est un dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Mûr de Bretagne. Il concerne les communes de Guerlédan (Mûr de Bretagne), Caurel et Saint Caradec. L'enquête a été prescrite par arrêté préfectoral en date du 18 juillet 2018. Mon rapport présenté dans un document séparé décrit le dossier, le déroulement de l'enquête, les observations du public et les miennes, la réponse du maître d'ouvrage. Ce document donne les conclusions et mon avis sur le dossier.

I. Présentation du dossier

I-1. Le projet présenté à l'enquête

Actuellement, 106 km du tracé de la RN164 sont aménagés en route à 2x2 voies. La finalisation de l'aménagement de la RN164 est une priorité du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre. Il prévoit la mise en chantier avant 2020 dans la quasi-totalité des sections qui restent à doubler, à l'exception de celle de Mûr-de- Bretagne où l'objectif est de permettre un démarrage des travaux après 2020.

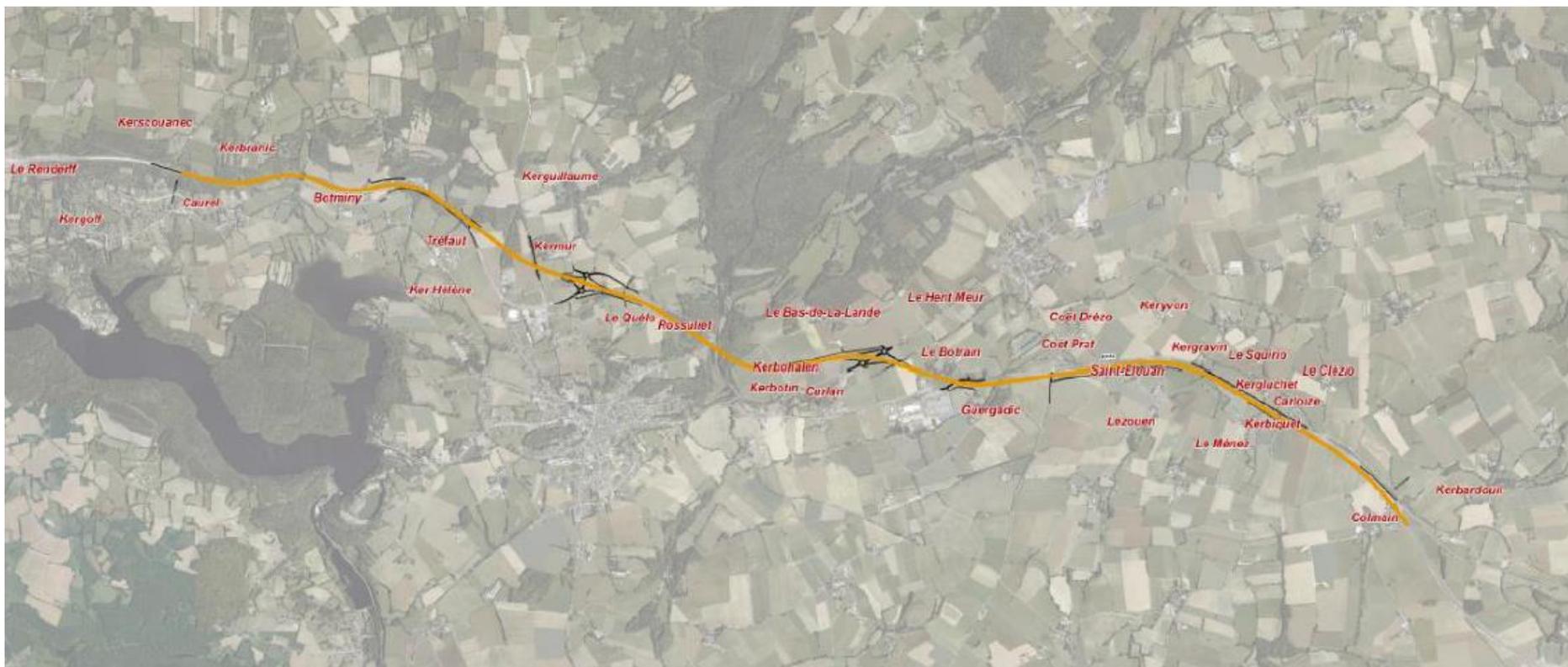
Les études préalables de cette opération ont débuté en Septembre 2012.

Les grandes étapes d'élaboration du projet sont :

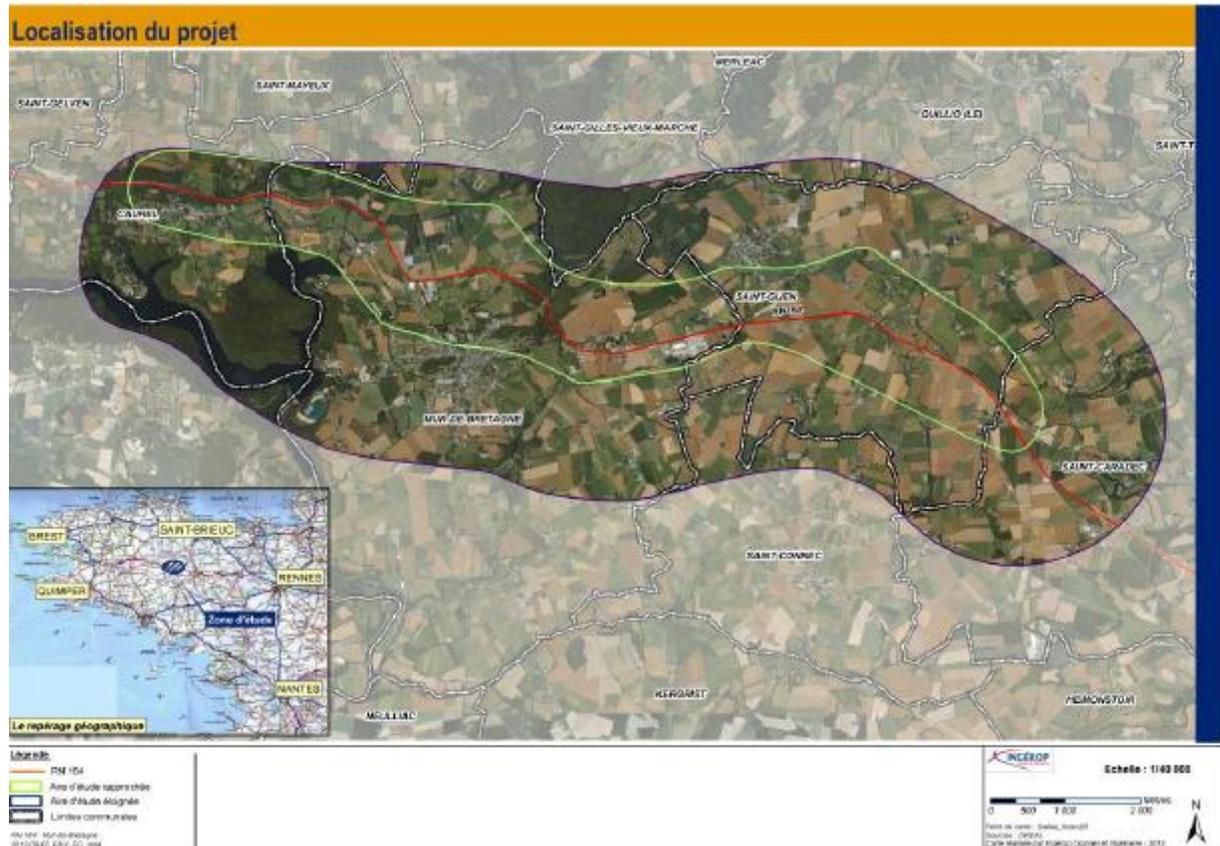
- Le choix du fuseau d'étude (2013) : le fuseau intermédiaire est retenu
- Le choix des variantes soumises à la concertation (2013-2014) : au sein du fuseau de moindre impact (fuseau intermédiaire), trois variantes sont proposées, une variante « Aménagement sur place », une variante Nord, une variante Sud
- Le bilan de la concertation et la poursuite des études (juin 2014 – décembre 2015) : la concertation a permis d'éliminer la variante « aménagement sur place » mais pas à choisir entre le nord et le sud.
- La concertation complémentaire (janvier-février 2016) : après présentation d'étude complémentaire il s'agissait de choisir entre le deux variantes nord et sud et une troisième « mixte » combinant certaines parties des variantes « Nord et Sud »
- Le choix de la variante retenue (mars-juin 2016) : le Maître d'ouvrage a fait le choix de retenir la variante Nord tout en poursuivant les échanges avec la profession agricole et la population locale
- L'approfondissement de la solution retenue à l'issue de la concertation complémentaire (juin 2016- janvier 2017) : 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.

Au final le tracé retenu est présenté page suivante.

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35



Le projet retenu, concerne pour son aire d'étude les communes de Guerlédan (regroupement des communes de Mûr de Bretagne et Saint Guen, Caurel, Saint Caradec, Saint Gilles Vieux Marché et Saint Connec.



La zone d'étude est concernée par cinq cours d'eau : le ruisseau du Guer, le ruisseau du Martray, le Poulancre, le Saint Guen, le Lotavy. Ils sont inclus dans le SAGE Blavet et le SDAGE Bretagne-Pays de la Loire. Ce réseau hydrographique a engendré un relief marqué. **Les enjeux et les contraintes liés au contexte physique sont la prise en compte des enjeux écologiques et de qualité des masses d'eau** (réseau hydrographique, masse d'eau souterraine et lac de Guerlédan). Le bocage est peu présent et très dégradé sur l'aire d'étude. On compte 3 ensembles de ZNIEFF : 4 ZNIEFF liées à l'ensemble de la vallée du Poulancre, l'ensemble des tourbières proches du lac de Guerlédan, le lac, la forêt de Quénécan et le vallon du saut du Chevreuil et la ZNIEFF des landes de Coat-Liscuis. Concernant les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité (identifié au SRCE), l'aire d'étude comprend pour le secteur « de l'Isolle au Blavet » des réservoirs régionaux de biodiversité de grande extension associés au bocage dense sur le tiers nord (sous-trame « bocages »), aux boisements liés au réseau hydrographique ou plus étendus (forêts de Quénécan, de Pontcallec, de Carnoët, etc. - sous-trames « cours d'eau » et « forêts »), à l'ensemble des vallées et des zones humides (sous-trames « cours d'eau », « bocages » et « zones humides »), et un corridor écologique régional, et pour

le secteur « les bassins de Loudéac et de Pontivy » un réservoir régional de biodiversité correspondant à la forêt de Branguily (sous-trames « forêts » et « zones humides ») et un corridor écologique régional (connexion nord-sud à travers le bassin de Pontivy-Loudéac). Au sein de ces deux grands ensembles de perméabilité, la RN164 est considérée comme un axe fracturant. Par ailleurs, l'aire d'étude traverse un site NATURA 2000 (Zone Spéciale de Conservation (3) « Forêt de Quénécan, vallée de Poulancre, Landes de Liscuis et Gorges du Daoulas »). **Les enjeux sont donc importants que ce soit au niveau des espaces d'intérêt mais plus généralement au niveau des zones humides.** A noter également la présence de nombreuses espèces de chauve-souris et de sites de reproduction d'amphibiens. On compte deux sites inscrits : une partie de la vallée de Poulancre et le lac de Guerlédan et ses abords. Il existe des monuments historiques et au patrimoine : la chapelle Saint-Pabu, classée aux monuments historiques par arrêté du 25 avril 1967, le pont Quémer et la Chapelle Notre Dame de la Pitié ainsi que les hameaux. Il existe également des points noirs autour de la RN 164 actuelle. A noter également la présence du jardin du Botrain, jardin classé remarquable. **L'étude d'impact identifie donc des contraintes par rapport au relief et à la topographie, par rapport à la présence des sites inscrits et de sites remarquables,** qu'il ne faudra pas impacter et par rapport aux monuments. L'habitat est dispersé (exploitations agricoles, hameaux maisons isolées). Les secteurs non bâtis sont représentés par les terres agricoles. **Ces terres représentent un enjeu important en raison de la pression foncière sur ces terres** dans le département et en Bretagne en général. Concernant les secteurs bâtis, **les enjeux et les contraintes sont liés à la présence de hameaux et fermes de part et d'autre de la RN164 actuelle.** En termes socio-économique, on compte dans la zone rapprochée 45 exploitations agricoles, dont 10 représentent la moitié des terres de la surface de la zone. Au niveau agroalimentaire, la zone de Guergadic regroupe quelques industries. Par ailleurs, le secteur est très attractif en termes touristiques et propose une large gamme d'activité et de logements touristiques. **Le maintien et le renforcement de la connectivité du secteur vers les autres secteurs résidentiels et de de travail est un des enjeux majeurs du projet.** L'aménagement de la RN 164 doit permettre de faciliter les déplacements au sein et en dehors de la zone d'étude. Les prévisions de trafic à l'horizon 2035 projettent environ 8 500véh/j pour la section d'étude. Cette augmentation de trafic attendu provient de l'impact de l'aménagement de l'ensemble de la RN164 et de l'impact de l'aménagement envisagé au niveau de Mûr-de-Bretagne. **La sécurisation de l'itinéraire est donc un enjeu majeur pour le projet.**

Suite à la première phase de concertation, des études complémentaires ont été menées pour permettre de choisir entre 3 variantes, la variante nord, la variante sud et une variante « mixte ». La variante nord a été améliorée avec la réalisation d'un merlon paysager d'environ 4 m de hauteur entre la future route et le jardin remarquable du Botrain, les camions ne seraient donc pas visibles du jardin. Un des enjeux majeurs des différentes variantes étaient le franchissement de la vallée du Poulancre.

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€

En termes d'avantages et d'inconvénients les variantes nord et mixte sont sensiblement équivalentes. Par ailleurs, le franchissement haut de la vallée du Poulancré est la variante de moindre impact. Au final la variante nord est retenue. Deux points d'échangeurs sont prévus, un au nord de Mûr de Bretagne, un à l'est sur la RD 35 entre Mûr et Saint Guen. L'opportunité d'un demi-échangeur supplémentaire à Caurel a été étudiée, avec 3 solutions proposées (ouest, centre, est). La solution sans échangeur a aussi été étudiée. Dans les 3 variantes, la création d'un demi-échangeur génère des impacts supplémentaires sur le paysage le milieu naturel et la consommation d'espaces, pose des difficultés techniques qui se traduisent par un coût important, ne permet pas un gain significatif sur le temps de parcours pour les habitants de Caurel. Le demi-échangeur n'a donc pas été retenu.

En termes de calendrier des opérations, le pétitionnaire indique dans son mémoire en réponse suite à ma demande :

Lors de son discours du 21 juin 2018 à Quimper, le Président de la République a indiqué que, « Dans cinq ans, il ne restera plus que la section de Mûr-de-Bretagne à achever, comme cela était prévu au contrat de plan Etat-Région. Je prends ici l'engagement que d'ici là, cette dernière section sera financée et que les travaux seront engagés dans le cadre d'un plan de désenclavement routier que la ministre va prochainement détailler »

L'horizon de démarrage des travaux est donc l'année 2023 avec un calendrier détaillé qui pourrait être le suivant :

- études de détail 2019-2021
- lancement AFAFE 2019
- diagnostic archéologique 2020
- enquête parcellaire 2020-2021
- acquisitions amiable puis par voie d'expropriation 2020 - 2021
- autorisation unique 2022
- lancement des appels d'offres
- début des travaux 2023
- achèvement AFAFE 2025.

I-2. Déroulement de l'enquête

J'ai été désignée comme commissaire enquêteur par la Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes, n° 180130/35 en date 4 juin 2018, après concertation par courrier électronique. L'enquête a été prescrite par arrêté préfectoral en date du 18 juillet 2018, émis par la Préfecture des Côtes d'Armor.

Avant l'ouverture de l'enquête, j'ai visé et paraphé les 3 dossiers d'enquête et les 3 registres. J'ai assuré les permanences prévues par l'article 3 de l'arrêté préfectoral susvisé ont été assurées :

- Guérlédan :
 - Le 6 septembre 2018, de 9h à 12h : 3 groupes de personnes se sont déplacées, 1 personne a déposé dans le registre
 - Le 20 septembre 2018, de 14h à 17h : 7 groupes de personnes se sont déplacées
 - Le 10 octobre 2018 de 14h à 17h : 12 groupes de personnes se sont déplacées
- Saint Caradec :
 - Le 14 septembre 2018, de 14h à 17h : 1 personne s'est déplacé pour me remettre un dossier en main propre, M. le Maire et 1 élu sont également passés.
- Caurel
 - Le 29 septembre 2018, de 9h30 à 12h : 8 groupes de personnes se sont déplacées

A la fin de l'enquête, j'ai récupéré les 3 registres que j'ai clos.

Les annonces légales, conformes à l'arrêté préfectoral, sont parues pour le premier avis le 21 août 2018 dans le Ouest France (22) et le Télégramme et pour le second avis le 06 septembre 2018 dans les 2 journaux. L'affichage a été effectué, au moins 15 jours avant le début de l'enquête, comme certifié par les maires des communes de Guérlédan, Saint Caradec et Caurel,

en mairie. Sur site, le pétitionnaire a procédé à l'affichage en plusieurs points du futur site (constat d'huissier réalisé pour la Dreal Bretagne). La DREAL a mis en ligne le dossier d'enquête sur son site internet. Des vidéos et des photomontages ont permis aux personnes le désirant de visualiser le projet. Par ailleurs la lettre info n°2 publiée par la Dreal Bretagne à destination des habitants annonçait l'enquête.

Je me suis rendu sur le site pour visualiser les différents secteurs.

J'ai clos l'enquête le 10 octobre 2018 et j'ai remis le procès-verbal de fin d'enquête le 18 octobre 2018 à M. POIVRE, représentant la DREAL Bretagne.

II. Avis sur la forme et sur la concertation

La première concertation s'est déroulée du 10 juin au 11 juillet 2014. Elle avait pour objectif de recueillir les avis sur les enjeux du projet, la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits, sur les variantes et option étudiées, sur l'analyse comparative des aménagements étudiés. Environ 50 exemplaires du dossier de concertation ont été envoyés diffusés et mis à disposition dans les mairies. Le dossier était également consultable sur internet. Environ 2000 plaquettes d'information ont été diffusés auprès des riverains et des communes. Une réunion publique a été organisée le 16 juin 2014, avec plus de 100 personnes. Des permanences ont eu lieu en mairie pour recueillir les avis et une adresse mail dédiée a été mise en place. Les remarques et avis ont concernés les modalités et le contenu de la concertation, le tracé des variantes, les impacts et les mesures compensatoires. Les collectivités territoriales se sont également prononcées (Région, Département, communautés de communes, communes de Mur de Bretagne, de Saint Connec, Saint Guen, Saint Caradec Saint Guille Vieux Marché, Caurel), ainsi que les administrations (DREAL, DRAC, DDTM, DDCS) et les organismes consulaires (chambre d'agriculture, FDSEA), les associations (GMB, association nationale 164, Automobile club de l'Ouest, Fédération de Pêche), la DIRO. Au bilan, 52 personnes ont exprimé leur avis sur les variantes (ASP 2 pour 49 contre, sud 14 pour 45 contre, nord 20 pour 15 contre). Concernant l'option d'échangeur à Caurel, 8 observations ont été recueillies : 5 contre, 3 pour. Au final, le maître d'ouvrage conclut que les avis émis mettent en avant un rejet global de la variante « aménagement sur place » et décide donc de l'écarter. Les élus locaux soutiennent massivement la variante sud mais les positions sont plus contrastées dans la population. Par ailleurs les acteurs en charge de l'environnement pointent la viabilité de la variante sud au regard des enjeux liés au franchissement de la vallée du Poulancre. Le maître d'ouvrage estime donc qu'il est délicat de se prononcer sans aller plus avant dans les études et propose donc des études complémentaires.

La seconde concertation s'est déroulée du 18 janvier au 12 février 2016. Elle portait sur 3 variantes : le tracé « mixte, le tracé nord et le tracé sud. Les objectifs étaient 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. Environ 50 exemplaires du dossier de concertation ont été envoyés diffusés et mis à disposition dans les mairies. Le dossier était également consultable sur internet. Une affiche d'information de la concertation et de la réunion publique a été diffusés auprès des riverains. Une réunion publique a été organisée le 27 janvier 2016, avec plus de 140 personnes. Des registres ont été mis à disposition en mairie pour recueillir les avis et une adresse mail dédiée a été mise en place. Les remarques et avis ont concernés les modalités et le contenu de la concertation, le tracé des variantes, les impacts et les mesures compensatoires. Au niveau des collectivités, la Région Bretagne est plutôt en faveur de la variante nord, le département des Côtes d'Armor en faveur de la variante mixte, de même que la communauté de communes la CIDERAL. Les communes de Mur de Bretagne, de Saint Guen et de Saint Gilles Vieux Marché se prononcent pour la variante mixte. Les communes de Caurel, Saint Mayeux et Saint Guen demande un demi-échangeur à Caurel. Concernant les administrations, la DRAC indique qu'un diagnostic archéologique préalable aux travaux peut être envisagé. La DDTM préfère les variantes nord et mixte avec un léger avantage pour la variante mixte. La DDCS des Côtes d'Armor indique qu'une vigilance particulière doit être apportée aux itinéraires de randonnées. La DREAL indique que les tracés les moins impactants sur l'environnement sont la variante nord et dans une moindre mesure la variante « mixte ». Elle rappelle qu'une étude paysagère approfondie devra être réalisée. Concernant les organismes consulaires, la chambre d'Agriculture se positionne pour la variante mixte. Elle demande également que des études complémentaires soient faites à propos de l'échangeur de Kermur qui impacte fortement une exploitation laitière de jeunes agriculteurs. Elle rappelle que concernant les compensations foncières, à ce jour, aucune réserve n'est constituée. Elle sollicite la mise en place d'un aménagement foncier. La FDSEA retient la variante mixte. Elle demande que tout soit mis en œuvre pour constituer des réserves foncières et demande un aménagement foncier. Concernant les associations, le GMB recommande le choix de la variante nord qui permet de mieux éviter les impacts sur les populations de mammifères sauvages. L'association Nationale 164 s'est prononcée à l'unanimité pour la variante nord, comme l'Automobile Club de l'Ouest. L'union Départementale Consommation Logement et Cadre de Vie des Côtes d'Armor demande une mise en œuvre rapide du projet quelque soit la variante. Côte d'Armor Nature Environnement se prononce pour la variante Nord. La DIRO est également en faveur de la variante Nord. Au bilan, 566 personnes ont exprimé leur avis sur les variantes (mixte 19 pour 528 contre, sud 12 pour 534 contre, nord 542 pour 12 contre). Concernant le demi-échangeur de Caurel, le pétitionnaire n'a pas prévu de l'intégrer au projet en raison de son cout et de ses impacts mais indique qu'une collectivité peut porter la maîtrise d'ouvrage et le financement si elle le souhaite.

Au final, l'Etat 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 accompagner et anticiper les impacts sur la profession agricole, de porter une attention spécifique dans la suite du projet à la mise en valeur des territoires traversés.

Je note que la procédure de concertation a été longue et qu'elle s'est voulue exhaustive. Pour autant de nombreuses personnes, notamment les élus de Caurel ainsi que certains riverains ont l'impression de ne pas avoir été entendus et compris dans leur demande. Ce sentiment d'incompréhension est inhérent à la mise en place d'un tel ouvrage mais il est important de bien expliquer les choix et d'accompagner au plus près les personnes impactées. Je reviendrais dans le chapitre suivant sur l'échangeur de Caurel. Clairement les élus de Caurel et un certain nombre d'habitants ne pensent pas que le projet « porte une attention spécifique à la mise en valeur des territoires traversés ». D'autres personnes, comme la famille Le Sergent (SC C1), estiment qu'il y a un manque d'empathie de la part du maître d'ouvrage qui ne prend pas la mesure de l'impact humain (j'y reviendrais dans le paragraphe sur les inconvénients du projet). De même une observation (G O9) « *demande à être informé de ces projets. Dans tous les cas ils demandent d'être plus impliqué dans le projet, actuellement les seules informations qu'ils ont sont celles des journaux.* » Le pétitionnaire ne répond pas en particulier sur ce point.

Une observation estime en revanche que la concertation a été exemplaire (C O6) : « *Le maître d'ouvrage a réellement pris en compte les avis des habitants tout en poursuivant les échanges avec la profession agricole après le choix de la variante nord. Cette double concertation a été bénéfique pour l'acceptation du projet* ».

Pendant l'enquête, l'ensemble des personnes venues à mes permanences semblaient bien au courant du projet dans son tracé. Une observation (C O6) estime « que le dossier est très clair malgré un nombre volumineux d'informations mais nécessaires à la bonne compréhension des enjeux. Les pièces fournies pour l'enquête permettent une compréhension globale et détaillée des enjeux environnementaux, agricoles et sociaux ... ». Pour ma part et pour la plupart des personnes venues lors de mes permanences, j'estime que le dossier est complexe et très volumineux, ce qui n'incite pas le public à le consulter. Notamment, l'étude de bruit est difficilement appréhendable par les riverains et beaucoup de personnes ne semblaient pas connaître les mesures prévues pour leur habitation (voir par exemple G O4). Je note toutefois que le pétitionnaire fait un effort de vulgarisation et de simplification en présentant des vidéos et des photomontages du projet. Par ailleurs, la carte de l'ensemble du projet avait été affichée en mairie de Guerlédan, ce qui facilitait la visibilité pour les personnes.

Au final, au niveau de la forme, j'estime que les communes concernées ont mis tout en œuvre pour que l'ensemble des personnes concernées puisse avoir accès à l'information de l'enquête

et au dossier d'enquête. Par ailleurs, en cours d'enquête le pétitionnaire a répondu directement ou par mon intermédiaire à des questions plus précises (notamment impact sur des parcelles). Tous les documents étaient facilement accessibles sur le site internet de la DREAL, avec notamment des vidéos et des simulations 3D du projet. L'ensemble des personnes le désirant a pu être entendu, au besoin plusieurs fois et exprimer ses observations. Un total de 23 observations, 10 courriers et 8 courriers électroniques a été porté aux registres d'enquête.

Par ailleurs, **j'estime que la concertation a été faite de façon conforme** mais que les **efforts d'explication et d'implication des riverains, en faisant preuve d'empathie** doivent être poursuivis, notamment pour les personnes les plus impactées.

III. Conclusion

Sur le fond, il s'agit de savoir si le projet présente plus d'avantages, notamment pour la collectivité au sens large, que d'inconvénients.

La variante nord avec franchissement haut de la vallée du Poulancre, est la variante qui apparaît de moindre impact. Deux points d'échangeurs sont prévus, un au nord de Mûr de Bretagne, un à l'est sur la RD 35 entre Mûr et Saint Guen. L'opportunité d'un demi-échangeur supplémentaire à Caurel a été étudiée, avec 3 solutions proposées (ouest, centre, est). La solution sans échangeur a aussi été étudiée. Dans les 3 variantes, la création d'un demi-échangeur génère des impacts supplémentaires sur le paysage le milieu naturel et la consommation d'espaces, pose des difficultés techniques qui se traduisent par un coût important, ne permet pas un gain significatif sur le temps de parcours pour les habitants de Caurel. Le demi-échangeur n'a donc pas été retenu.

III-1. Les avantages du projet

Le maître d'ouvrage estime que le projet présenté à l'enquête a comme effets positifs :

- l'amélioration de la sécurité routière de la section,
- l'amélioration de la qualité des eaux,
- la transparence hydraulique et la circulation des espèces,
- l'amélioration de l'accessibilité du territoire,
- le renforcement de la compétitivité économique du territoire,
- l'amélioration du cadre de vie.

Une seule observation est clairement favorable au projet dans son ensemble (C O6), indiquant que « le dossier est très clair malgré un nombre volumineux d'informations mais nécessaires

à la bonne compréhension des enjeux. Les pièces fournies pour l'enquête permettent une compréhension globale et détaillée des enjeux environnementaux, agricoles et sociaux ... Concernant la concertation, M. Guégan estime qu'elle a été exemplaire, le maître d'ouvrage a réellement pris en compte l'avis des habitants tout en poursuivant les échanges avec la profession agricole après le choix de la variante nord. Cette double concertation a été bénéfique pour l'acceptation du projet. Concernant le demi échangeur de Caurel, M. Guégan rejoint la position du maître d'ouvrage sur la non sélection de cette option. En effet, en prenant en compte les impacts environnementaux, agricoles et financiers, cette solution n'est pas adéquate. Il comprend la position du conseil municipal qui essaye de glaner des avantages mais estime que c'est une position opportuniste qui n'a pas de rapport avec les enjeux cités plus haut. Au final M. Guégan est favorable au projet ».

Concernant la sécurité routière et l'amélioration de l'accessibilité du territoire, il faut noter que le secteur d'étude est desservi par le seul mode routier. Par ailleurs, l'éloignement du territoire aux pôles d'emplois structurants est à l'origine de nombreux déplacements qui se confirment par l'importance des flux domicile / travail. La voiture est et sera donc le mode de transport largement dominant pour les déplacements domicile-travail, vers les grandes zones commerciales (pôle de Loudéac mais également Rennes), pour les marchandises et notamment des Industries Agro-Alimentaires, le transit, l'accès aux zones touristiques du centre Bretagne, dont le site du Lac de Guerlédan ou le jardin du Botrain par exemple. De plus le diagnostic agricole a mis en évidence la problématique des véhicules lents et de l'accès aux parcelles. La création de voies de substitution répond à cette problématique. Le projet présenté permet également, grâce aux aménagements d'améliorer la sécurité routière (suppression des carrefours, mises en place de passage à faune pour limiter les risques de collisions...).

J'estime donc que le projet présenté à l'enquête répond à cet objectif et a donc **comme avantages d'améliorer globalement** (la question du demi-échangeur de Caurel sera vu dans le paragraphe suivant) **l'accessibilité du territoire** et globalement également **la sécurité routière**. Pour les mêmes raisons, l'accessibilité étant renforcée, **le projet améliore l'attractivité et la compétitivité du territoire**.

Concernant l'amélioration du cadre de vie, l'étude sonore initiale a révélé la présence de 2 points noirs qui seront supprimés avec le projet. Par ailleurs, le projet actuel éloigne la RN164 du bourg de Mûr de Bretagne mais également du village de Curlan. Evidemment à titre individuel, les maisons qui se retrouvent plus proches de la RN 164 (SC C1, M6, M2), voire sous le tracé (SC C1) voient leur cadre de vie détériorée. De même, les habitants de Curlan estiment, pour certains (les riverains de la RD35), (observations G C5, G C6, G C7, SC C1, M4) que le projet détériorera leur cadre de vie et positionnant l'échangeur vers la RD 35 : nous reverrons ces points dans le paragraphe sur les inconvénients. Par ailleurs, les facilités de connexions avec les zones de Loudéac et de Rennes font partie de l'amélioration du cadre de vie car elles améliorent l'accès à de nombreux services supplémentaires. Les aménagements prévus ont pour objectifs de valoriser les points de vue lointains vers le grand territoire, de faciliter la lisibilité du parcours et la lecture des paysages traversés avec l'aménagement de séquences caractéristiques, de résorber les impacts visuels exercés sur les populations riveraines par interposition de haies, de massifs et de merlons plantés.

D'un point de vue global, j'estime donc que le projet peut être considéré comme améliorant le cadre de vie de la plupart des habitants de la zone d'étude, même si à titre individuel, il peut être considéré comme péjoratif.

Concernant les facteurs hydrauliques, le projet devrait permettre une maîtrise des débits des eaux pluviales issues de la chaussée (remise aux normes par rapport aux conditions actuelles), l'amélioration du fonctionnement hydraulique du secteur, le traitement des eaux pluviales par la réalisation de bassins de rétention. **Concernant la biodiversité**, la RN 164 est actuellement considérée comme axe fracturant dans la trame verte et bleue régionale. Les aménagements prévus dans le projet devraient permettre d'assurer la transparence écologique et d'améliorer la perméabilité de cette section de la RN164, notamment au niveau de la vallée de Poulancre. Les risques de collision seront également limités, que ce soit au niveau de la vallée du Poulancre ou au niveau de la RN164 actuelle qui deviendra itinéraire de substitution et donc avec un trafic moindre. Des points de traversée de la RN projet seront présents sur la totalité du parcours (passage petite faune, grande faune, boviduc, passage voie verte). Enfin, le projet permet de restaurer une continuité entre la vallée du Poulancre et les milieux boisés situés en aval. Par ailleurs, les mesures compensatoires au niveau du Pont de Potinel permettront de favoriser la circulation de la faune terrestre, semi-aquatique, et volante, entre le site Natura 2000 et des espaces favorables situés en aval (le Pont Alpin, le Moulin du Guer). La continuité pour la faune piscicole sera également restaurée au niveau du franchissement du Poulancre, au moyen d'un rechargement ponctuel du lit du Poulancre en aval immédiat de l'ouvrage, de manière à rehausser le cours d'eau. Ceci permettra d'effacer le seuil et donc de permettre la circulation des poissons, y compris en période de basses eaux.

Bien évidemment la description de ces avantages est en partie liée à la réalisation des mesures compensatoires prévues dans le dossier, notamment les mesures compensatoires liées à la destruction de zones humides. Ainsi 2 observations (M3, G C3) demandent que la preuve de la maîtrise foncière des mesures compensatoires soient apportées :

M 3 : « l'histoire nous montre que les mesures compensatoires envisagées lors de la réalisation des différents tronçons de la RN164 peinent à être mis en œuvre. L'association en veut pour preuve un bilan présenté à la séance du 23 février 2018 de la commission départementale de l'environnement des risques sanitaires et technologiques (CODERST) qui es joint à l'observation. À cette date, plus de 2 ha de zones humides détruites attendaient une compensation ; pour certains secteurs depuis plus de 10ans ! Sauf erreur de sa part, ces éléments ne figurent pas dans la pièce E7 de ce dossier. Cette information paraît pourtant d'importance à l'association pour tenter d'évaluer les incidences globales des différents tronçons. D'autre part sur cette même question des zones humides, les documents présentés, même s'ils détaillent les mesures compensatoires envisagées, ne présentent pas de calendrier de mise en œuvre. Toujours en s'appuyant sur la note de la DDTM présenté en février dernier, il n'est pas envisageable que les travers connus pour les précédentes sections se reproduisent et que le milieu doive supporter une perte nette des fonctionnalités des zones humides détruites pendant plus de 10 ans faute de mesure compensatoire. Aussi, il est pour nous indispensable qu'avant toute destruction de zone humide, les mesures compensatoires soient précisées autant par leur situation, leur forme que par l'assurance de la maîtrise foncière des parcelles par le porteur de projet et un calendrier de réalisation ».

G C3 : « La CLE demande que compte tenu du défaut d'analyse des enjeux liés à la prise en compte cours d'eau, l'analyse soit revue et que des mesures compensatoires soient prévues. Pour les zones humides, la CLE demande une révision et une re-précision de l'estimation de la surface de zones humides impactées, une réévaluation de l'effet des mesures compensatoires telles qu'elles sont prévues afin de permettre de respecter les principes de fonctionnalités écologiques équivalentes. Le cas échéant, des sites de compensation complémentaires seront à définir. Pour les eaux pluviales, la CLE demande que les 3 ouvrages hydrauliques de rétention des eaux pluviales (BR3, BR4 et BR5) soient dimensionnés pour recueillir efficacement tout évènement pluviométrique d'une pluie locale centennale, ceci afin d'éviter une augmentation des vitesses d'écoulement, et par suite des débits de pointe en aval du projet de RN 164 (risques d'inondations amplifiés dans la traversée de la commune de Mur de Bretagne puis rejet dans le Blavet, où la commune de Neuillac se situe en PPRI). Enfin la CLE demande que le dossier de DUP soit modifié pour définir l'ensemble des mesures compensatoires nécessaires, pour prévoir que l'ensemble des parcelles nécessaires à ces compensations soit intégré à la DUP. En effet, la mise en œuvre de compensations sur les cours d'eau et l'éventuelle nécessité de trouver des sites complémentaires pour les zones humides impliquent d'avoir la maîtrise foncière pour garantir la mise en œuvre de compensation efficace ».

Le pétitionnaire répond que « lors du dossier d'autorisation unique, en tenant compte des ajustements du projet, de la vérification du caractère humide des zones impactées la surface impactée sera alors précisée. » « Le calcul d'emprise présenté ici a été fait avec une marge surestimant un peu les emprises réelles ; le différentiel d'appréciation avec la CLE du SAGE porte sur quelques centaines de m² dans un secteur où le projet paysager prévoyait d'enherber un reliquat de zone humides ; ce point, qui n'enlève d'ailleurs pas le caractère humide de la zone, pourra être facilement corrigé lors de la mise au point du projet ». « Au stade actuel, le maître d'ouvrage s'est mis en situation de maîtriser foncièrement environ 7,5 ha de zones à restaurer ; la CLE, comme avant elle les services instructeurs dans la concertation administrative menée avant l'enquête, note le caractère pertinent des sites retenus. Si, à l'issue des échanges entre experts, les surfaces de compensation envisagées s'avèrent insuffisantes sur les plans surfaciques ou fonctionnels, le maître d'ouvrage devra compléter les pistes retenues à ce jour par une partie de mesures nouvelles, d'ici le dépôt du dossier d'autorisation environnementale. D'autres pistes ont d'ailleurs été pré-identifiées par le maître d'ouvrage dans les secteurs du Lotavy et du Saint-Guen, à proximité immédiate du projet ». Par ailleurs, le maître d'ouvrage précise que « dans le présent dossier DUP, l'ensemble des mesures compensatoires sont incluses dans la bande DUP, en application ambitieuse de l'article L. 23-2 du code de l'expropriation, que bien peu de maîtres d'ouvrage mobilisent, et qui permet d'envisager de maîtriser le foncier par voie d'expropriation. Ce qui pêche sur les anciens dossiers n'est pas la mobilisation du maître d'ouvrage, ni même la question du coût, mais bien exclusivement la capacité à identifier des zones de restauration dont le foncier peut être maîtrisé, ce qui n'avait pas été anticipé, au contraire de l'ensemble des dossiers en cours ».

Au final j'estime qu'en termes d'environnement et d'hydrologie, le projet présenté à l'enquête prend bien en compte les enjeux et qu'il apporte des améliorations par rapport à l'existant, notamment en termes de restauration des continuités écologiques, que ce soit pour la faune terrestre ou pour la faune aquatique. Il permet également une sécurisation des traversées de la faune. Ces avantages sont assujettis à la réalisation et donc à la maîtrise foncière de secteur de compensation, pour laquelle je note l'engagement du maître

d'ouvrage.

III-2. Les inconvénients

III-2-1. Inconvénients globaux, coûts du projet

Sur les personnes ayant déposé à l'enquête, une observation (M6) se dit opposée à la totalité du projet pour des raisons de coûts trop élevés par rapport au bénéfices attendus :

« Premièrement, la mise à 2x2 voies de la RN 164 sur le secteur de Mûr de Bretagne est une aberration écologique (...) Les impacts sont une emprise de 75 hectares de terres agricoles, + 213 000 tonnes d'émission de CO₂, des coûts collectifs, la consommation énergétique à + 30% (pour passage de 90 à 110km/h), des coûts liés à la pollution de l'air (+ 23%), des coûts liés à l'effet de serre (+ 30%), l'utilisation de 120 000 tonnes de béton + béton bitumeux, la création de 1 million de tonnes de déblai et 0.9 million de tonnes de remblai, une maison d'habitation détruite et 2 fortement touchées. Tout cela pour la création d'une route qui servira essentiellement au transit des produits agricoles depuis les zones d'élevage intensif du Finistère, quand la tendance est à privilégier la production et la consommation locale (...). Deuxièmement, la mise à 2x2 voies de la RN 164 sur le secteur de Mûr de Bretagne est une aberration économique. Elle va coûter 95 millions d'euros pour que 3650 véhicules par jour puissent rouler 20km/h plus vite, sur 11 kilomètres, soit seulement un gain de 1 minute 30 par véhicule. (...) Quant à la sécurité, difficile d'ignorer que le carrefour de Toul-Houz, croisement entre RD767 et RN 164 actuelle, avec ses 1720 véhicules jour et ses 11 accidents en 10 ans va continuer à exister. (...). Troisièmement, il existe des erreurs dans le dossier et la non prise en compte des nuisances et impacts pour les riverains. Le dossier, malgré son millier de pages, comporte des manquements et des erreurs. Ainsi, les nuisances que subira sa propriété, pendant les travaux et à la mise en service ne sont mentionnés nulle part ».

Le pétitionnaire répond que « la simple énumération ne démontre pas qu'il s'agit d'une aberration écologique. Le dossier DUP développe l'ensemble des impacts, mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser, et l'ensemble des avantages du projet pour la collectivité. Il s'agit d'une demande portée depuis des décennies par l'ensemble des acteurs en charge du développement du centre Bretagne, quelles que soient leurs orientations politiques. Il est confondu largeur de plate-forme (21m) et largeur d'emprise (de 35 m à plus de 60m pour une largeur moyenne de 45m). La hauteur moyenne des déblais et des remblais n'est que de 4-4,5 m même si les déblais vont ponctuellement jusqu'à 16m et les remblais jusqu'à 9m. En ce qui concerne la production et la consommation locale des produits agricoles, il convient de savoir que la Bretagne représente seulement 5 % de la population française et qu'elle possède plus 11 % des bovins de France, plus de 55 % des porcs de France plus de 30 % des volailles de France, qu'elle produit plus de 20 % du lait en France, et plus de 40 % des œufs produits en France.

Même si évidemment l'ensemble des circuits courts ont vocation à se développer et que l'activité agricole bretonne pourrait être plus diversifiée, ces fondamentaux ne seront pas remis en cause et l'agriculture bretonne aura toujours besoin d'exporter massivement ses productions. (...) Les 3650 v/j sont ceux du trafic observé à Caurel en 2012 (base des différents calculs) mais il est déjà de 4989v/j (arrondi à 5000) en 2016 (graphique page 152 pE4) et continue à croître d'environ 5 % par an. Le calcul de rentabilité socio-économique ne se fait pas sur 25 ans mais sur une durée plus importante, voir la pièce G Évaluation socio-économique où la durée de l'évaluation s'étend jusqu'en 2070 (page 54). Les calculs sont donc erronés. Le fait que la VAN pour la puissance publique soit négative ne peut être un argument contre la rentabilité du projet : la puissance publique investit pour l'ensemble de la collectivité, et c'est bien le bénéfice global qui doit être regardé. A cet égard, la VAN-SE est de 117M€ (valeur 2010) (cf page 62 de la pièce G), avec un taux de rentabilité interne de 12 % pour une date optimale de mise en service en 2025. Et que si la VAN SE est négative pour la puissance publique, les usagers et riverains sont particulièrement gagnants car au total il apparaît qu'un euro investi rapporte 2,69 euros d'avantages à la collectivité. Ce n'est donc pas une aberration économique. Avec la réduction drastique du trafic sur l'actuelle RN164 devenue itinéraire de substitution, même si le carrefour de Toul-Houz n'était pas réaménagé on ne peut que s'attendre à une chute statistique du nombre d'accident en proportion. Dans le cadre des études de détail du projet, son aménagement sera néanmoins examiné pour tenir compte de la répartition nouvelle des flux. (...), Concernant les erreurs du dossier, les éléments avancés sont exagérés au regard de la réalité des faits. L'axe projeté (non définitif) est envisagé à environ 97m de sa maison, le passage en déblais assez long (600m) permet de limiter la propagation du bruit routier vers sa maison, et l'optimisation du profil en long pour équilibrer au mieux les matériaux conduit à un déblai de 14 m de profondeur environ. Le résultat est une protection vis-à-vis du bruit routier dans le respect de la réglementation (60dB(A) le jour et 55dB(A) la nuit) sans nécessité de dispositif particulier. La partie la plus exposée de son habitation étant soumise en 2035 à 56,9 dB(A) le jour et 49,7 dB(A) la nuit alors que la partie la plus exposée aujourd'hui est à 56,6 dB(A) et 49,7dB(A) la nuit. On pourra noter que le projet tel qu'actuellement conçu passe quelques mètres plus loin que le précédent de 1995 (qui préservait la parcelle ZD44 sur laquelle est implantée sa maison d'habitation). En tout état de cause, lors de la mise au point définitive du projet, il n'est pas envisagé qu'il passe plus près que pour le projet de 1995, c'est-à-dire que la parcelle ZD44 sera vraisemblablement préservée. Concernant la typologie du bâti : si deux entreprises sont répertoriées à tort en maison d'habitation à la Ville Jan, on relèvera que c'est plus contraignant pour le maître d'ouvrage et plus favorable pour ces bâtiments. (...) L'objectif des mesures de bruit est que la cartographie et les mesures qui s'y rattachent soient en concordance et que la mesure (ici un prélèvement) soit correctement rattachée aux mesures 24H (ici à Treffaut) et permettre de les valider ».

J'estime que les arguments développés méritaient d'être examinés. La réponse du maître d'ouvrage est également argumentée et fait apparaître un rapport coût-bénéfice nettement plus en faveur du dossier que l'observation. Par ailleurs, je note qu'aucune des personnes publiques associées n'a relevé de déséquilibre aussi flagrant entre les coûts et les bénéfices. Si des coûts existent (voir paragraphes suivants), ils sont examinés globalement objectivement dans le dossier et des mesures sont proposées pour les limiter. On verra dans le paragraphe suivant si ces mesures peuvent être améliorées.

En tout état de cause j'estime que les arguments développés ne permettent pas, à ce stade, de rejeter en bloc le projet.

Une autre observation G O11 estime que « *comme pour tous ces travaux destinés à rendre la vie des gens plus facile au motif qu'il faut aller toujours plus vite, sont occultés tous les villages qui font le charme du territoire. Pour avoir connu les dessous des cartes du BTP, il estime qu'on détruit tout l'environnement « Après nous, le déluge ». « Pourtant que la nature est belle... » ».*

Le maître d'ouvrage « *prend acte de cette opposition de principe au projet. Il ne connaît pas les dessous des cartes du BTP, il agit par mandat de l'État pour aménager dans sa globalité la RN164, avec le soutien de l'ensemble des élus ou acteurs économiques bretons, dans un souci de neutralité et d'objectivité. »*

Je prends acte également de cette opposition de principe. Toutefois, comme l'a été développé dans le chapitre précédent, le projet ne doit pas laisser pour compte « les villages qui font le charme du territoire » mais plutôt améliorer leur accessibilité. On reverra dans les paragraphes suivants la question de l'environnement.

III-2-2 Inconvénients sur les sols, les sous-sols et les eaux souterraines

Le projet ne présente pas d'impacts permanents sur les sols, les sous sols ou les eaux souterraines. En effet les remblais seront réutilisés sur site pour la couche de forme et les merlons paysagers et acoustiques. Les dépôts se feront en centre de stockage des déchets de classe 3 pour les matériaux excédentaires. Ces mesures seront suivies par une personne qualifiée.

Il n'y a pas d'observation sur ce point, et je considère que l'impact potentiel est réduit de façon acceptable par la gestion des déblais. J'estime que cet inconvénient est correctement pris en compte et évité dans le projet.

III-2-3. Inconvénients sur les eaux superficielles, la gestion des eaux pluviales

Le principal impact du projet est la création de 33 ha de surfaces imperméabilisées, génératrices d'eaux de ruissellement, pouvant impacter les cours d'eau récepteurs de façon quantitative et qualitative. Pour limiter et réduire cet impact, les eaux pluviales seront collectées et traitées avant rejet au niveau de 3 impluviums routiers, permettant de limiter le débit, les charges polluantes et le stockage d'une éventuelle pollution accidentelle. Les franchissements se feront par des ouvrages hydrauliques dimensionnés pour la crue centennale et pour les circulations de la faune Pour compenser l'impact, 6 bassins de traitement avant rejet seront créés. En termes de suivis, la qualité de l'eau dans les cours d'eau récepteurs, au droit des

stations déjà diagnostiquées, pendant la phase de travaux, sera suivi à la mise en service puis pendant 5 ans.

Une observation relève une insuffisance de prise en compte de l'enjeu eau (GC3) : « *La CLE rappelle le contexte de la déposition et notamment le fait qu'elle n'a pas été associée aux réunions de concertation et d'échange et également que dans un dossier similaire (mise à 2x2 voies RN 164, tronçon Rostronen) il y a eu une mauvaise prise en compte des « enjeux eau » sur le projet. La CLE demande que compte tenu du défaut d'analyse des enjeux liés à la prise en compte cours d'eau, l'analyse soit revue et que des mesures compensatoires soient prévues* ».

Le pétitionnaire répond que « *le différentiel de perception entre la CLE et la DREAL repose uniquement sur des questions de représentation. Les cartes du dossier n'ont pas représenté tout le chevelu, qui fait bien partie de la carte départementale des cours d'eaux disponible sur le site de la DDTM, et qui sera bien prise en compte dans un futur dossier d'autorisation unique. Ces chevelus sont associés à des problématiques de zones humides bien prises en compte dans le projet* ».

J'estime qu'il est du rôle de la CLE du SAGE BLAVET d'être vigilante sur la prise en compte des enjeux eau et qu'il est essentiel qu'elle soit consultée sur ce type de dossier. La réponse du maître d'ouvrage est argumentée mais une concertation sur ce sujet éviterait des soucis d'interprétation. J'estime, aux vues de la réponse que l'enjeu eau semble correctement pris en compte dans le dossier mais l'association de la CLE aux dossiers suivants fera l'objet d'une recommandation.

Quatre observations (G O6 et GO10, GO9, GC3) craignent « *les inondations comme c'est le cas actuellement en raison du non-entretien des ouvrages hydrauliques* », demande « *quelles seront les conséquences des écoulements des fossés avec les modifications des évacuations d'eau sur les parcelles limitrophes* » et « *si les bassins de rétention d'eau prennent en compte les pluies diluviennes suite au réchauffement climatique* ». Pour les eaux pluviales, la CLE demande que les 3 ouvrages hydrauliques de rétention des eaux pluviales (BR3, BR4 et BR5) soient dimensionnés pour recueillir efficacement tout évènement pluviométrique d'une pluie locale centennale, ceci afin d'éviter une augmentation des vitesses d'écoulement, et par suite des débits de pointe en aval du projet de RN 164 (risques d'inondations amplifiés dans la traversée de la commune de Mur de Bretagne puis rejet dans le Blavet, où la commune de Neuillac se situe en PPRI). »

Le pétitionnaire répond que « *En ce qui concerne les écoulements, les eaux de la plate-forme routière sont dirigées vers des bassins de traitement avant rejet vers le milieu naturel et ne vont pas sur les parcelles limitrophes* ». Concernant le non-entretien des ouvrages hydrauliques, le pétitionnaire répond que l'ouvrage concerné par l'observation dépend du département et non de la DREAL. Pour les bassins de rétention d'eau « *ils sont dimensionnés pour recueillir une*

pluie décennale, et dans tous les cas pour ne pas être associés, en cas de débordement, à des impacts sur les zones bâties ». Concernant le dimensionnement, le pétitionnaire précise « *qu'à l'aval du projet le territoire de la commune de Neuillac est à 7,3km par voie hydraulique. Les deux premiers hameaux de Le Cloître et Kergicquel sont signalés avec une hauteur d'eau de moins de 0,50m (source : plan PPRI). L'impluvium de la route (25 ha environ), ne représente même pas 0,5 % de la surface du bassin versant en amont de Neuillac (sans compter tout ce qui arrive par le barrage de Guerlédan), et ne devait pas engendrer plus de 1cm de modification de hauteur du fait de l'imperméabilisation nouvelle. La différence entre réguler une pluie décennale et ou une centennale ne joue ainsi que sur quelques millimètres de hauteur d'eau. À l'opposé cela veut dire doubler la surface des bassins donc augmenter les emprises en particulier près ou sur des zones humides (BR3-4). Dans la suite du projet, cela reste toujours possible, sans remettre en cause l'économie générale des impacts, mais nécessitera une concertation technique poussée pour en prouver l'opportunité au regard des autres enjeux environnementaux ».*

J'estime que le pétitionnaire ne répond pas précisément à l'inquiétude des riverains, pour qui le risque d'inondation est global, toutes surfaces imperméabilisées confondues et non pas fonction du maître d'ouvrage. Je note toutefois que le dossier décrit précisément les ouvrages hydrauliques ainsi que leur entretien. En termes de dimensionnement je prends acte des arguments des uns et des autres et il ne m'appartient pas de trancher. Je prends acte également de la possibilité de revoir le dimensionnement des bassins dans la suite du projet et notamment au moment des dossiers loi sur l'eau, pour prendre en compte les événements climatiques récents. La collaboration avec les différents organismes en charge des enjeux eau sera évidemment nécessaire. J'estime que les inconvénients sur les eaux pluviales sont pris en compte et que les mesures sont prises pour les gérer.

III-2-4. Inconvénients sur les milieux naturels, la faune et la flore

Les impacts du projet sont liés à la traversée de la vallée de Poulancré (ZNIEFF et site Natura 2000), à la destruction de 3,94 ha de zones humides, à la création d'un effet barrière, à l'augmentation du risque de collision au passage de la route pour la faune terrestre et volante (augmentation de la largeur de voirie et des vitesses), à la destruction partielle d'habitats exploités par des espèces protégées et à la suppression de 11,1 ha de bois et de 4 030 ml de haie.

Pour éviter l'impact sur la vallée du Poulancré, le franchissement se fera par un viaduc haut. Pour réduire les impacts, le choix de la variante permet d'éviter les zones humides à fonctionnalités élevées, le projet est optimisé pour limiter les emprises en zone humide (notamment zones de dépôt). Le choix de la variante permet également d'éviter des sites de reproduction

d'amphibiens ainsi que les milieux les plus intéressants et notamment le Poulancre, les lentilles de sphaignes de la boulaie du Matray (etc...), de limiter l'impact sur les boisements de feuillus. Les continuités écologiques seront restaurées grâce à des passages petite faune, de deux passages grande faune et au franchissement de la vallée de Poulancre en viaduc haut. Ces choix permettent également de limiter les risques de collision avec la faune. Pour compenser les impacts, des zones humides drainées et cultivées, à hauteur de 7.5 ha seront réhabilitées, des cours d'eau seront reméandrés. Des plantations bocagères et des boisements seront réalisés pour réorienter les espèces parallèlement à la route. Ils permettront également de reconstituer des unités boisées ou des continuités écologiques. Au total dans le projet sont prévues la plantation de 12,6 ha de bois de haute tige, 3,9 ha de boisement lâche en accompagnement des passages à grande faune et 2,0 ha de massifs arbustifs et de 5 030 ml de haies bocagères / 1 000 ml de haie arbustive en concertation avec l'insertion paysagère du projet. Un grillage à faune sera mis en place le long de la route. L'efficacité de ces mesures sera évaluée par des suivis environnementaux.

Un total de 6 observations (G O11, G C3, M2, M6, M8) concerne la prise en compte de l'impact sur l'environnement, notamment les cours d'eau et les zones humides, les mesures compensatoires : ainsi une personne (G O11) « estime qu'on détruit tout l'environnement « Après nous, le déluge ». « Pourtant que la nature est belle... ». De même, dans l'observation M6 déjà détaillée plus haut, la personne dénonce une « aberration écologique » du projet. Ces deux observations ont déjà été traitées plus haut.

Dans son observation GC3, la CLE demande « pour les zones humides une révision et une re-précision de l'estimation de la surface de zones humides impactées, une réévaluation de l'effet des mesures compensatoires telles qu'elles sont prévues afin de permettre de respecter les principes de fonctionnalités écologiques équivalentes. Le cas échéant, des sites de compensation complémentaires seront à définir. (...) Enfin la CLE demande que le dossier de DUP soit modifié pour définir l'ensemble des mesures compensatoires nécessaires, pour prévoir que l'ensemble des parcelles nécessaires à ces compensations soit intégré à la DUP ». Des riverains (M2) remarquent « dans l'étude environnementale, un intérêt notable pour l'impact écologique du projet. Entre autres sur les nidifications des oiseaux protégés et/ ou menacés. Dans ce cas ils s'étonnent de manquements sur les observations, et plus précisément sur le Faucon crécerelle. Ils signalent donc la présence d'un nid de Faucons sur le site de Kermur, nid occupé tous les ans depuis 2012, et procurant 2 à 3 petits chaque printemps. Ce nid est situé sur le pignon sud-ouest de leur habitation, et leur aire de vie tourne autour du verger adossé, soit à une distance très proche du projet (environ 50 m). Des mesures sont-elles envisagées pour protéger/pérenniser l'habitat et la zone de reproduction de cette espèce "quasi-menacée" (comme indiqué dans l'étude) ? Ils joignent une photo de juin 2015, qui date de juin 2015 ».

Une observation (M8) demande de « bien prendre en compte la partie environnementale, la protection des zones humides, le reboisement des terrains, les passages d'animaux, ... pendant

et après les travaux. Elle demande d'éviter les travaux inutiles (ne pas multiplier les accès...) ».

Le pétitionnaire précise que le projet présenté en DUP n'étant qu'au stade avant-projet la définition des surfaces impactées n'est pas définitive mais celles-ci sont néanmoins précisément localisées et leurs surfaces approchées. Des sondages pédologiques ont permis de préciser les limites des zones humides par rapport notamment aux inventaires communaux, réalisés à grande échelle donc par nature moins précis. Lors du dossier d'autorisation unique, en tenant compte des ajustements du projet, de la vérification du caractère humide des zones impactées la surface impactée sera alors précisée. Il note que le calcul d'emprise présenté ici a été fait avec une marge surestimant un peu les emprises réelles, que le différentiel d'appréciation avec la CLE du SAGE porte sur quelques centaines de m² dans un secteur où le projet paysager prévoyait d'enherber un reliquat de zone humides ; ce point, qui n'enlève d'ailleurs pas le caractère humide de la zone, pourra être facilement corrigé lors de la mise au point du projet. En tout état de cause, le maître d'ouvrage estime qu'« aucun élément ne permet de penser que l'ordre de grandeur de 4 ha impactés puisse être remis en cause. Les mesures de restauration envisagées seront également précisées au stade du dossier d'autorisation unique. Au stade actuel, le maître d'ouvrage s'est mis en situation de maîtriser foncièrement environ 7,5 ha de zones à restaurer ; la CLE, comme avant elle les services instructeurs dans la concertation administrative menée avant l'enquête, note le caractère pertinent des sites retenus. Si, à l'issue des échanges entre experts, les surfaces de compensation envisagées s'avèrent insuffisantes sur les plans surfaciques ou fonctionnels, le maître d'ouvrage devra compléter les pistes retenues à ce jour par une partie de mesures nouvelles, d'ici le dépôt du dossier d'autorisation environnementale. D'autres pistes ont d'ailleurs été pré-identifiées par le maître d'ouvrage dans les secteurs du Lotavy et du Saint-Guen, à proximité immédiate du projet ».

Le pétitionnaire prend note de la présence du Faucon crécerelle. Il est observé que le site de nidification n'est pas impacté directement par le projet ; il semble s'agir d'un site régulier. Le territoire de chasse de ce type d'oiseau est assez important : environ 300ha dans un rayon de 2-3km (quasiment pas de chasse en site boisé, plutôt spécialisé dans les sites ouverts). Le verger proche de la maison n'est pas impacté. Il n'y a pas de remise en cause du territoire de chasse vu que la route représente moins de 10% du territoire de chasse. Aussi, l'impact résiduel sur le territoire de chasse est non significatif. Si l'animal exploite les talus de la route en 2x2 voies, il y a peu de risque de collision : chasse à vue, vol stationnaire à 10-30m avec piqué vertical (jamais oblique). Le seul risque serait que la proie traverse la route, mais ce type de proie est mieux cachée dans les herbes sur un talus que sur une surface lisse d'enrobés sans rien à manger. Les plantations de talus sont aussi un élément qui va dans le sens d'imposer un vol plus haut pour la chasse et de mieux percevoir le trafic. A priori, ce qui est prévu est suffisant, et le fait que la 2x2 soit en déblais est un plus, à proximité seules des voies secondaires nouvelles sont en remblais (donc avec peu de trafic et des vitesses plus faibles). Il ne semble

donc pas nécessaire de prévoir des mesures complémentaires.

J'estime que le pétitionnaire répond de façon argumentée et assumée sur ses choix aux deux observations. Je prends acte notamment de sa réponse sur l'inventaire des zones humides qui pourra être précisé lors de l'enquête unique. Je note également que les PPA consultées pour ce dossier ne relève pas d'incohérence sur les surfaces de zones humides. Ce point pourra être revu avec la CLE au moment de la concertation pour le dossier d'enquête unique. Les inconvénients sont donc bien pris en compte et les différentes mesures sont prises et détaillées pour les éviter, les réduire et les compenser.

III-2-5. Inconvénients sur le paysage et le tourisme

Pour le projet vu de l'extérieur, les impacts sont des coupures d'axes de découverte du territoire (voie verte, chemin de grande randonnée), la visibilité des remblais et de la voie depuis certains secteurs touristiques (Lac de Guerlédan, jardin du Botrain, voies vertes), la destruction de structure végétales boisées, la visibilité des remblais depuis les habitations, la perception des échangeurs depuis l'extérieur, la perception du viaduc et des travées dans la vallée du Poulancre. Pour éviter ces impacts, des passages sous la voie assureront la continuité du cheminement. Pour limiter et réduire les impacts, des habillages de talus et des palier plantées permettront d'atténuer la visibilité de la voie et des remblais. Ces derniers seront de hauteur limitée. Des plantations d'écrans bocagers en bas de talus et de merlons seront réalisées. Pour compenser les impacts des surfaces boisées supplémentaires seront aménagées dans la continuité des surfaces existantes. Une attention particulière sera portée au choix des végétaux. Pour le projet vu de la route, les impacts sont la suppression de certaines perceptions du grand territoire sur les portions passant en déblai, la perception des déblais, la suppression de structures végétales boisées. Pour limiter ces impacts, les coupures visuelles seront limitées aux secteurs les moins attractifs. La hauteur des talus sera limitée à 15 m, des paliers permettront d'atténuer la perception de pente. Les matériaux utilisés permettront de valoriser l'identité locale. Pour compenser, des surfaces boisées seront aménagées. Concernant les documents d'urbanisme, les impacts sont liés à la destruction de haies protégée par le PLUi. La destruction sera compensée au moins à linéaire égale par de nouvelles plantations.

Une observation concerne directement le paysage (M5) : *« les études de l'état actuel soulignent la qualité du paysage de la région. Les photomontages et vidéos sont idylliques, notamment en présentant une végétalisation telle qu'elle pourrait être 20 à 25 ans après l'achèvement des travaux (arbres de haute tige...). Il est indispensable que le traitement de la proximité de la vallée de Poulancre ainsi que l'ensemble du tronçon Caurel –Pont-Quémer fasse l'objet d'un traitement soigné à pousse rapide. La voie verte et le GR 341 devront faire l'objet de plantations aux abords des ouvrages. Il n'est pas possible d'accepter ce qui a été réalisé en parallèle*

à la 2x2 voies avant l'arrivée sur Loudéac : aucune plantation pour masquer la 2x2 voies ni même en atténuer le bruit. Elle attire l'attention sur l'entretien des plantations car elle assiste malheureusement à beaucoup de négligence le long des voies et au niveau des échangeurs (Bel-Air, Saint Gelven...) ».

Le pétitionnaire répond que « comme le dossier le montre, un certain nombre de principes sont mis en avant pour être mis en œuvre avec le projet afin d'assurer son intégration dans le site, même s'il faudra attendre plusieurs années pour en voir les effets. Il est également recherché des dispositions qui limitent à terme les interventions d'entretien aux seuls abords de la voirie ».

J'estime que les impacts immédiats sur le paysage seront évidents, comme souligné par l'observation, même si effectivement de nombreuses plantations sont prévues. Il est malheureusement impossible de faire autrement à certains endroits et je note qu'une vigilance particulière sera portée aux éléments de paysage et à leur conservation dans la mesure du possible. J'estime donc que ces inconvénients sont inévitables mais globalement bien pris en compte et que les mesures pour les réduire et les compenser sont prises.

Concernant le tourisme, une observation (M5) estime que « l'effet vitrine avec des ouvertures visuelles sur le Lac de Guerlédan au niveau de l'Anse de Landroannec est largement modifié : la vidéo ne permet pas d'entrevoir le lac ! Une aire de stationnement est-elle prévue ? Elle regrette que faute de demi-échangeur à Caurel, la sortie vers le lac ne soit possible qu'à Saint Gelven! Pour pallier à ces impacts négatifs sur l'économie touristique, il est indispensable de mettre en œuvre une politique ambitieuse de signalétique après l'avoir définie en concertation avec les acteurs locaux : élus, structures touristiques et professionnels. La continuité de la voie verte et du GR 341 est notamment prévue avec des passages sous des ouvrages. Elle attire l'attention sur le traitement paysager aux abords des ouvrages ainsi que sur l'entretien et notamment la propreté sous les ponts. Il en va de la notoriété et de la fréquentation par les randonneurs ».

Le pétitionnaire répond que « la signalétique sera prévue (c'est anticipé sur les vidéos mais peu visible) : réimplantation de la signalisation type H30 « lac de Guerlédan » en amont de l'échangeur de Kermur. Elle sera, comme tout dispositif de signalisation à l'occasion de projets routiers, concerté avec les acteurs concernés ».

J'estime que la demande est légitime et que la réponse est rassurante sur le traitement de la signalétique. Il est en effet indispensable, notamment pour répondre aux objectifs d'amélioration de l'accessibilité du territoire, et de renforcement de la compétitivité économique du territoire (dont le tourisme est un pilier majeur) que le site touristique de Guerlédan reste visible.

Concernant cette accessibilité au site touristique de Guerlédan, 11 observations (C O1, C O2, C O3, C O4, C O7, C O8, C O9, C O10, C O11, C O12, M5) dont l'ensemble des élus de Caurel et

une pétition de 233 signatures demandent voire exigent qu'un demi-échangeur soit prévu au niveau de Caurel. Par exemple, C O1 estime que « *d'un point de vue touristique et pour permettre aux commerces de la commune de continuer à tourner comme à présent, un accès direct de la voie Rennes-Brest est indispensable. L'absence d'un échangeur et les deux échangeurs prévus à Mûr de Bretagne pousseront les arrivants de passer à Mûr de Bretagne d'abord et accéder au centre de Mûr et au rond-point du Lac sans passer par les restaurants, chambres d'hôtes et plages de Beau Rivage et de Caurel. Le résultat de cet isolement sera la fermeture des commerces existants* ». M. le Maire de Caurel (C O2) estime « *qu'une fois de plus l'Etat se moque des petites communes. Pour lui refuser la mise en place d'un demi-échangeur est un véritable scandale. Caurel la commune qui draine le plus de touristes sur le secteur est une des communes les plus touristiques du Centre Bretagne avec son site Beau Rivage. Il y a 6 restaurants, des artisans, les Vedettes de Guerlédan, le club de ski nautique, un point info touristiques et des milliers de touristes qui se pressent tous les week-ends sur la plage. M. le Maire demande comment faire mourir une petite commune touristique en 2018 ? « Demandez à l'Etat et vous aurez la réponse » ». Le conseil municipal, avec pétition des habitants (C O8) « *exige un demi échangeur à Caurel. Il explique que l'objectif de l'aménagement de la RN 164 est de renforcer le dynamisme du secteur de Mur de Bretagne, dont Caurel fer de lance touristique : renforcer la compétitivité économique, améliorer l'accessibilité de tous les pôles, faciliter la circulation touristique et des habitants du secteur. Or selon ce document refuser le demi-échangeur va à l'encontre de ces objectifs. La déviation de Saint Gelven a déjà supprimé l'accès de Caurel à la RN 164. Le dossier propose d'éloigner encore plus Caurel de la voie rapide. Le document estime que cette 4 voies est aussi là pour mieux faire connaître Caurel et mettre en avant ses atouts (lac, activités nautiques, halieutiques, patrimoine, artisans, commerçants qui attendent beaucoup du développement touristique). Les touristes venant de Rennes pour découvrir Guerlédan se dirigeront vers les sites murois et passeront à côté du site de Beau rivage. Ce site a été réaménagé en 2010 et continue d'être amélioré, avec une hausse de la fréquentation de plus de 30% en 2018. Le réaménagement de la RN164 va demander de gros investissements. Le conseil municipal demande à quoi sert de dépenser l'argent du contribuable, à quoi sert l'investissement des élus si l'Etat ignore les demandes répétées depuis plus de 20 ans par les habitants et les acteurs du secteur économique. Il estime qu'ils ont le droit à plus d'attention et que l'Etat a le devoir de leur venir en aide. « On peut toujours modifier, améliorer un projet, il faut juste en avoir la volonté ».**

A l'inverse une observation (C O6) « *rejoint la position du maitre d'ouvrage sur la non sélection de cette option. En effet, en prenant en compte les impacts environnementaux, agricoles et financiers, cette solution n'est pas adéquate. Il comprend la position du conseil municipal qui essaye de glaner des avantages mais estime que c'est une position opportuniste qui n'a pas de rapport avec les enjeux cités plus haut* ».

Sur ce point, le pétitionnaire répond longuement. Il rappelle que le souhait de la réalisation d'un demi-échangeur au niveau de Caurel est une demande historique relativement ancienne. Il rappelle que cette demande consiste à créer un demi-échangeur orienté vers Rennes un peu moins de 3 km à l'ouest de celui aujourd'hui prévu en entrée de Guerlédan, au niveau de

Kermur. Le projet présenté par le maître d'ouvrage consiste, depuis l'échangeur de Kermur, à emprunter vers Caurel la RN164 actuelle, puis une section de voirie nouvelle de mêmes caractéristiques, avant d'aboutir à la RD2164 qui dessert actuellement Caurel. Au début des années 2000, l'État a uniquement mené des études pour examiner la possibilité de créer un échangeur dans le secteur de Ker-Labour : c'était d'une part pour répondre au souhait réitéré des collectivités (commune de Caurel et conseil général en particulier), pour en vérifier sa faisabilité technique et déterminer son coût, mais d'autre part pour s'assurer qu'il était compatible avec l'autre échangeur situé vers Toul-louz et qu'il présentait un intérêt certain. Il avait aussi été annoncé que les conditions de sa réalisation étaient suspendues à un financement par les collectivités car son coût ne pouvait être financé par l'État vu sa trop grande proximité avec celui de Toul-louz. C'était la condition pour que cet échangeur figure au programme porté par l'État.

Les études du projet d'aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne ne se sont ensuite pas poursuivies, aboutissant à la caducité de la DUP. En 2012-2013, dans le cadre de la relance des études sur toute la RN164, l'État, restant constant dans sa position sur ce point, s'était de nouveau engagé à examiner la faisabilité et la pertinence de cet échangeur. Le dossier soumis à l'enquête indique que ce demi-échangeur avait été examiné (comme une « option ») lors de la première concertation publique et :

- qu'il en ressortait que cet échangeur représentait un coût de l'ordre de 5M€,
- que 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, avait conduit le maître d'ouvrage à ne pas envisager la réalisation de cette option supplémentaire d'échange,
- que 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.
- qu'en conséquence l'étude du demi-échangeur ne serait pas poursuivie par l'Etat et intégrée au projet qui sera soumis à enquête publique
- mais qu'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.
- Il faut aussi noter que dans sa délibération du 26 août 2014 la commune de Mûr-de-Bretagne avait précisé que : *« quant au demi-échangeur de Caurel, le maire souligne l'impact important sur le foncier agricole – s'ajoutant donc à celui généré par les échangeurs 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 la commune de Caurel serait plus pertinente. »*

On peut plus précisément mettre en évidence les faits suivants, repris dans le dossier d'enquête :

- en termes de réalité des allongements de parcours : en venant de Rennes, par rapport à la situation actuelle pré-existante, le projet sans demi-échangeur implique un allongement de parcours par l'itinéraire de substitution nul, voire une très légère réduction des distances parcourues
- en matière de perte de temps : dans le projet sans demi-échangeur, le parcours par l'itinéraire de substitution ne prend pas plus de temps qu'aujourd'hui depuis l'échangeur de Kermur, il est même dans l'absolu plus court qu'aujourd'hui pour les usagers venant d'un peu plus loin, si l'on tient compte du gain de temps permis par la mise à 2x2 voies sur quelques kilomètres au niveau de Mûr
- la réalisation du demi-échangeur permettrait de faire gagner 65 secondes, uniquement pour les usagers venant de Rennes, mais pas pour ceux venant de Mûr ou Pontivy pour qui cela engendrerait un allongement de 800m à vouloir passer par la 2x2 voies avec une perte de temps de 30 secondes : ces usagers passeront donc par l'itinéraire de substitution
- le demi-échangeur implique des impacts fonciers supplémentaires (1,5 à 2ha) et son insertion paysagère (importants terrassements) est médiocre
- il présente une configuration technique moyennement satisfaisante en termes de sécurité et de confort pour l'utilisateur : il implique configuration possible (mais à éviter) d'un échangeur dans une courbe de rayon 650m, qui est le minimum absolu pour un échangeur mais inférieur au rayon de 975m minimum recommandé
- le trafic concerné à relativiser : il est de 1000 véhicules/jour en moyenne sur l'année, et 1500 véhicules/jours l'été (des comptages spécifiques avaient été réalisés par la DREAL). Tout ce trafic ne bénéficierait néanmoins pas du demi-échangeur, les usagers venant de Guerlédan et de Pontivy préférant toujours utiliser l'itinéraire de substitution, qui resterait plus court
- dans la situation proposée par le maître d'ouvrage, le site de Beau-Rivage est à 4,2km de l'échangeur existant du Zélo complet à l'ouest et à 6,3km de celui de Kermur
- les inter-distances entre échangeurs sur la 2x2 voies avec le projet et sans demi-échangeur supplémentaire sont cohérentes avec ce qui se trouve dans le secteur et plus globalement sur le réseau routier national, où la fréquence des échangeurs est extraordinairement forte par rapport au reste du réseau national en France, pour tenir compte du tissu bâti particulier de la Région.

Lors de la concertation publique complémentaire en 2016, le maître d'ouvrage a pris note des demandes fortes maintenues concernant la réalisation d'un demi-échangeur au niveau de

Caurel. Néanmoins, aucun élément nouveau ne l'a conduit à remettre en cause la décision prise en ce qui concerne le demi-échangeur de Caurel à l'issue de la première phase de concertation : le demi-échangeur ne fait pas partie du programme d'aménagement de la RN164 mais peut éventuellement être porté par des collectivités locales.

Si une voie rapide n'est pas une voie touristique par destination, elle peut cependant, en améliorant l'accessibilité des sites traversés, contribuer à les faire connaître et à développer leur attrait touristique. Au niveau de l'échangeur de Kermur et sur le carrefour avec la côte de Mûr, une signalisation adéquate permettra d'orienter la circulation sur l'itinéraire de substitution qui, débarrassé du trafic poids lourds, deviendra la route touristique de desserte du lac de Guerledan, et qui permettra de découvrir le paysage d'une façon apaisée. Lorsque l'utilisateur venant de Rennes sortira à l'échangeur de Kermur, il se retrouvera sur la RN164 actuelle, donc une voie dont les caractéristiques sont très bonnes, et sera dirigé naturellement vers Caurel s'il suit l'itinéraire de substitution. Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a constamment indiqué qu'il se mettra à disposition des acteurs locaux pour, au niveau des études de détail et de la réalisation des travaux, mettre en place toute la signalétique et le balisage touristique nécessaire. Pour accompagner la mise en valeur du territoire, il a également déjà indiqué à l'ensemble des collectivités qu'il était disposé à mettre à leur disposition les emprises disponibles aux abords de l'échangeur du Zélo qui, après étude par la DREAL des possibilités techniques pour répondre aux demandes des collectivités, semble le site le plus adapté pour la réalisation d'une aire de mise en valeur touristique du secteur, si les acteurs locaux souhaitaient porter un tel projet.

Par ailleurs, le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Guerlédan et son impact sur l'activité touristique doit également s'apprécier dans le cadre du programme global d'aménagement de la RN164. Il permettra à des usagers plus nombreux (par report d'itinéraire depuis les routes littorales) de venir plus vite en centre Bretagne. Il permettra le maintien d'activités et d'habitants dans les Pays du Centre Bretagne. Au contraire de l'inquiétude exprimée par nombre d'habitants de Caurel, l'investissement public qui est réalisé a pour vocation, en accrochant mieux le Centre Bretagne au reste du réseau routier, à favoriser l'attractivité, y compris touristique, du secteur. A l'échelle de l'aménagement de la RN164, le lac de Guerlédan se rapproche des touristes et visiteurs et non l'inverse. A l'échelle locale du projet présenté à l'enquête, les éléments développés ci-avant mettent en avant le fait que le lac de Guerlédan ne s'éloigne pas des touristes et visiteurs. D'une manière très générale, toutes les études scientifiques socio-économiques des impacts des nouvelles infrastructures mettent en avant que celles-ci sont avant tout des outils, nécessaires mais pas suffisants, au service des dynamiques de développement local. Ce n'est pas le fait que le lac de Guerlédan soit 1 km proche d'une bretelle d'échangeur qui sera déterminant sur son potentiel touristique, mais bien la dynamique locale vertueuse engagée, que le projet routier permet de valoriser et faciliter. L'investissement et les impacts supplémentaires représentés par le demi-échangeur ne sont donc pas une conséquence nécessaire du projet routier présenté à l'enquête, qui ne dégrade pas la situation existante en matière d'accessibilité de Caurel et du lac de Guerlédan.

Lors de l'enquête publique, notamment lors de ma permanence à Caurel, j'ai pu constater que le sujet était très prégnant chez les élus et certains habitants de la commune de Caurel. Je comprends leur crainte qui sont légitimes. Toutefois, la réponse du maître d'ouvrage est argumentée en ce qui concerne les raisons qui ont amenées à ne pas retenir cet échangeur. Clairement, pour les touristes venant visiter le lac, le parcours sera identique à ce qu'il est actuellement. Je pense également que ce demi-échangeur présente des contraintes notamment en termes de foncier agricole et d'environnement qui s'ajouteraient aux contraintes du projet actuel. Il me semble plus pertinent d'étudier la valorisation d'une aire de repos et d'une signalisation adaptée au site. Il me semble également que le dialogue doit être rapidement réinstauré avec les élus de Caurel afin d'étudier avec eux les meilleures options et de ne pas laisser ce sentiment « d'abandon » perdurer. J'estime donc que l'inconvénient sur l'activité touristique de Caurel n'est pas clairement établi mais que des mesures peuvent être prises pour améliorer leur visibilité.

Un autre site touristique se trouve impacté par le projet, le jardin du Botrain. Sa propriétaire estime (M1) que les nuisances qu'il va subir ne sont pas suffisamment pris en compte et compenser. Son avocat estime que « *la propriété, en raison de ses spécificités, subira des impacts majeurs en raison de la proximité de la route, qui menacent la pérennité de son activité. Il estime également que le maître d'ouvrage n'a pas prévu de mesures compensatoires pour limiter efficacement ces impacts. Il explique que le bien immobilier est constitué d'un jardin label « jardin remarquable » (label du Ministère de la Culture) depuis 2007. Ce jardin est agrémenté d'un rucher du XVIIIème, patrimoine rare. Il estime que c'est un des plus beaux jardins de Bretagne, de renommée internationale et que « des visiteurs du monde entier accourent pour le visiter ». Il a fait l'objet de plusieurs reportages en France et à l'étranger, accueille jusqu'à 6500 visiteurs par an et fait partie du réseau européen du patrimoine des jardins. Il précise que c'est également le calme de la contemplation associé à la qualité botanique, la pureté de l'air et le calme de la campagne qui ont permis l'acquisition du label. Le projet de 2x2 voies est donc de nature à impacter ce patrimoine. En effet le nouveau tracé est à quelque mètres de la limite de propriété alors que la route actuelle est à plusieurs centaines de mètres. Par ailleurs, le trafic attendu est très supérieur au trafic actuel avec plus de 10000 véhicules dont de nombreux poids lourds. De ce fait les nuisances acoustiques seront incontestables du fait de la proximité immédiate, de même que la pollution de l'air. De plus il y aura un impact visuel, la perception depuis le jardin sera modifiée. Par ailleurs, le maître d'ouvrage n'a prévu aucune mesure compensatoire sérieuse pour limiter ces impacts. En effet un simple merlon de terre est prévu pour séparer la chaussée du jardin. Il s'agit simplement d'une mesure pour gérer les remblais à moindre coût. Il précise que l'inefficacité du remblai apparaît dans l'étude d'impact, puisque l'impact sonore sera sensiblement augmenté au niveau de la maison, malgré la mise en place de ce*

merlon (pages 36-37 de l'annexe E6-4). De plus ces mesures sont inadaptées à l'activité puisque le jardin est un lieu de promenade jusqu'au bord de la propriété, c'est-à-dire au bord du projet. Les visiteurs auront donc à subir des nuisances sonores supérieures à ce qui est indiqué dans l'étude, le point de mesure étant au droit de la maison, plus en retrait. Les spécificités de l'activité du jardin botanique n'ont pas été prises en compte en proposant un merlon plutôt qu'un mur anti-bruit. L'impact sonore est supérieur par temps de pluie, ce qui est fréquent dans la région. Ce point n'a pas non plus été abordé ».

Le pétitionnaire répond que « le niveau de bruit routier actuel le jour, pour l'élément le plus exposé de l'habitation, est aujourd'hui de 54,2 dB(A) qui passera à 55,7 dB(A) en 2035 sans aucun projet routier. On ne peut pas dire que c'est un environnement calme, c'est un environnement clairement soumis au bruit (art-L572-6 du Code de l'Environnement : « ...Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit,... »). Une ambiance rurale calme est caractérisée par un niveau sonore d'environ 45 dB(A). Avec le projet routier la 2x2 voies se rapproche de l'habitation avec un axe à 126m de l'habitation (soit 1/3 plus proche qu'aujourd'hui). Le projet routier en 2035 porte le niveau de bruit routier à 59,7dB(A) tout en restant sous le seuil réglementaire de 60dB(A). Sur le plan strictement réglementaire (Article R571-44 du code de l'environnement, Article R571-47 du CE, arrêté du 5 mai 1995 article 571-48 du CE), il n'y a aucune obligation pour le maître d'ouvrage à mettre en place des mesures spécifiques. Toutefois, le maître d'ouvrage a fait le choix d'implanter une protection :

- parce que la maison est proche du seuil de 60 dB(A) ; néanmoins, étant isolée, elle aurait pu être juste protégée, comme d'autres habitations aux abords du projet, par une protection de façade
- parce que le maître d'ouvrage a voulu reconnaître l'enjeu d'insertion au droit du jardin
- parce qu'il disposait de matériaux excédentaires
- parce qu'il avait la possibilité d'ajuster le tracé de la route pour disposer des emprises suffisantes entre celle-ci et les limites du jardin pour implanter un merlon.

Le merlon disposé permet de protéger l'habitation (p 36-37 pièce E6-4). Mais en ce qui concerne le jardin il n'existe pas de réglementation définissant un niveau acoustique à ne pas dépasser. On notera que l'ambiance y passe sans projet en 2035 de 50-55 dB(A) (page152 pièce E6-4) à avec projet en 2035 à 55-65 dB(A) (p163 pièce E6-4). Le Rucher n'est pas un monument classé, qui n'emporte donc aucune réglementation particulière.

Madame Defaÿsse fait référence au Label Jardin Remarquable dont est affecté son jardin pour développer son argumentaire. Néanmoins la circulaire qui définit les critères d'attribution du label ne fixe pas de valeur particulière en matière acoustique, et il ne s'agit que d'une partie du critère « intégration dans le site ».

Selon la Circulaire du 29 octobre 2008 annulant la circulaire du 17 février 2004, la mise en place du label « Jardin remarquable » répond au souhait de faire connaître et de valoriser des parcs et jardins ouverts au public et particulièrement bien entretenus.

Ce label d'État, attribué pour 5 ans renouvelable, répond à des critères d'exigence et de qualité sur la composition (organisation des espaces), l'intégration dans le site et la qualité des abords, les éléments remarquables (eau, fabriques, architectures végétales...), l'intérêt botanique, l'intérêt historique, l'accueil des publics (communication, pédagogie documentation) et l'entretien dans le respect de la qualité environnementale. Une note au moins égale à 60 sur 100 est nécessaire pour l'attribution du label (50/85 sans le critère botanique pour les jardins présentant un intérêt purement formel ou historique ou sans le critère d'intérêt historique pour les jardins de conception récente datant de moins de 30 ans). L'excellence de l'entretien est déterminante ce critère doit avoir une note d'au moins 8. La réclamation porte donc sur le critère intégration dans le site compte tenu de la proximité d'une route importante, qui est donc un critère très minoritaire dans l'attribution du label. On pourra faire remarquer qu'il existe en Bretagne à Bréal-Sous-Montfort « Les jardins de Brocéliande » jardins remarquables depuis 2006 (passé à l'émission « silence ça pousse » en 2010) positionnés en bordure de la RN24 supportant un trafic 33 200 v/j en 2017 dont 3100PL/j sans aucune protection acoustique vis-à-vis de la RN et qui malgré cela dépasse les 100 000 visiteurs annuels.

Je comprends les inquiétudes de la propriétaire du Jardin du Botrain mais je constate qu'il est inexact de dire que l'Etat n'a pas pris en compte les spécificités de ce lieu. Le jardin de Mme Defaÿsse est effectivement remarquable à plusieurs titres, mais les explications du maître d'ouvrage sur les mesures projetées sont précises et prennent en compte ce caractère, ce qui est normal « même si la réglementation ne l'y contraint pas ». Il est normal de s'adapter au site de ne pas se contenter d'appliquer la réglementation au sens strict. J'estime également que les craintes de perte du label sont peu justifiées au regard des critères d'attribution et également connaissant le jardin de Brocéliande au bord de la RN24. Il est également possible pour Mme Defaÿsse d'envisager une signalétique visible de la future 4 voies, comme le Jardin de Brocéliande. J'estime donc que l'inconvénient sur le jardin du Botrain est réel mais qu'il est réduit et compenser par les mesures présentées dans le dossier.

Enfin, concernant le tourisme, 1 observation concerne l'impact sur le Tour de France (M5) : « *la côte de Mûr de Bretagne (D 767) fait partie des lieux mythiques du Tour de France en Bretagne. Il y a eu 3 arrivées récentes en haut de la côte en raison du profil de la voie et de son intérêt au classement de la montagne. L'aménagement proposé modifie ce profil et gomme la déclivité. A-t-on mesuré un éventuel impact négatif sur une future arrivée ou un prochain passage au moment des travaux ou suite à l'achèvement des aménagements ?* ». A noter que les élus de Mûr de Bretagne ont également insisté, lors de la réunion de préparation de l'enquête

sur la nécessité de conserver cette cote, qui fait un des intérêts majeurs de la commune pour le passage du Tour de France.

Le pétitionnaire répond que « *le projet ne modifie pas le dénivelé de la côte de Mûr. La seule intervention sur la côte de Mûr concerne un léger adoucissement près de l'accès à l'exploitation agricole de Kermur pour améliorer la visibilité au carrefour secondaire et relever localement le profil de la RD767 pour faciliter le passage au-dessous de la 2x2 voies. La pente instantanée de la côte de mur sera réduite localement à 10 % sur environ 100m au lieu d'un maximum de 13 % sur 50m* ». Le pétitionnaire avait fait la même réponse lors de la réunion.

J'estime donc que l'inconvénient sur le Tour de France est évité.

III-2-6. Inconvénients sur le milieu humain

Les impacts du projet sont la destruction d'une habitation et la présence de 2 habitations très proches de la route. Des accès directs à la RN164 seront coupés, avec des modifications des conditions de desserte et des allongements de parcours. Pour limiter et réduire les impacts, le projet prévoit des passages dénivelés destinés au rétablissement des voies de communication locales. Des voies de desserte seront créées ainsi qu'une voie de substitution. Pour compenser les impacts, une habitation et 2 potentielles seront acquises.

Concernant le contexte sonore, les impacts sont liés à l'augmentation de la vitesse de déplacement et au déplacement du trafic actuels et à venir sur le projet. L'impact positif est la diminution importante de la contribution sonore de la RN164 actuelle dans la traversée de hameaux comme Kermur et Curlan. En conséquence de l'étude de bruit réalisée avec modélisation de l'impact du projet, il est prévu en compensation des travaux de protection de façade de 13 maisons, la création de protection à la source type merlon pour le secteur de Coët Prat, Saint Elouan, Botrain, Kergluchet-Carloize, Colmain et l'acquisition d'une maison.

Concernant la qualité de l'air, les impacts sont la forte augmentation de la concentration de tous les polluants sur le projet et les échangeurs, les concentrations les plus importantes étant localisées aux abords de la future RN164 dans une bande 600 m et ne concernent pas les zones les plus densément bâties. L'impact positif est la diminution de la concentration de tous les polluants sur la RN164 actuelle et notamment à Curlan et Kermur et la diminution moins nette pour les hameaux situés au nord de la RN164 actuelle. Pour limiter et réduire ces impacts, le pétitionnaire précise que le secteur dispose d'une bonne dispersion de la pollution. Une campagne de mesure in situ sera réalisée environ 6 mois après la mise en service du projet.

Concernant la santé, comme pour la qualité de l'air, les impacts du projet sont essentiellement positifs puisque l'Indice Polluant Population diminuera dans le centre de Mur de Bretagne, à Curlan et à Kermur. Par ailleurs la prise en compte des émissions seules du trafic ne génère pas de dépassement du seuil d'acceptabilité.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, les impacts sont essentiellement dus à l'augmentation du trafic et de la vitesse. Pour réduire ces impacts, la variante retenue est la plus courte des variantes étudiées. C'est également la variante qui présente la pente la plus faible.

La majorité des observations concernent la non ou mauvaise prise en compte des impacts du projet sur le milieu humain, notamment au niveau des impacts sonores (G O2, G O4, G O6, G O7, G O9, G O10, G C1, G C2, SC C1, C O5, M1, M2, M5, M6, M7), de l'augmentation des nuisances en raison de la présence d'échangeurs (: G C5, G C6, G C7, SC C1, M4 GC 4), en raison de la perte de valeur engendrée par le rapprochement de la route des maisons.

Il faut noter que le projet engendre la destruction d'une maison et la présence de 2 habitations très proche de la route. De nombreuses autres maisons se rapprochent également de la route, même si comme noté dans le dossier, d'autres s'en éloignent.

Ainsi, Mme Georgeais Marie Noëlle (SC1) indique que « *son frère et sa sœur (André et Jacqueline LE SERGENT) ont appris le choix de la variante nord par la presse et estime que l'annonce aurait pu être faite autrement. Elle précise que ce choix implique la destruction de la maison de sa sœur et le passage de la route à 40 m de la maison de son frère. Elle estime que le projet casse leur vie, sans jamais le moindre mot de soutien. Selon elle jamais il n'est fait mention des impacts humains pour sa sœur, ni pour son frère. (...) En tout état de cause maintenant que le choix est fait, elle demande comment seront indemnisées les personnes : elle demande de tenir compte de l'impact sur leur situation personnelle* ». Mme Jacqueline LE SERGENT (SC C1), fait part des multiples préjudices tant au niveau matériel que moral, que ce projet lui impose. Elle est exploitante agricole et éleveuse de porcs depuis 1983. Elle a construit sa maison au plus proche de l'élevage. Elle a obtenu son permis de construire en 2005 sans aucune réserve concernant la RN 164 car sa maison ne se situait pas dans la zone concernée. Le projet de la RN 164 était l'élargissement de la voie existante. Un nouveau tracé apparaît : la variante NORD. Ce projet, retenu par l'Etat détruit sa maison. Elle se tourne donc vers l'État afin qu'il puisse prendre ses responsabilités : en 2005, il accorde son permis de construire et maintenant il veut l'exproprier. L'indemnisation de sa maison nécessite d'être à la hauteur d'un tel préjudice. (...) Le 12 mars 1988, Mme Le Sergent a été victime d'un accident du travail sur l'exploitation. Elle a subi l'amputation de sa main droite. Ce drame a beaucoup bouleversé sa vie. Il a fallu s'adapter tant au niveau personnel que professionnel. C'est pourquoi lors de la construction de sa maison, elle a porté un soin particulier à son agencement pour qu'elle soit la plus adaptée possible à son handicap. Sa maison est une maison d'exploitation car l'activité de l'exploitation est agricole à titre principal. (...). La destruction de sa maison va occasionner un impact sur l'élevage, des difficultés de surveillance, des allongements de parcours qui seront difficiles à gérer car nombreux à toute heure de la journée et de la nuit (mise-bas). M. LE SERGENT André, occupe, avec sa compagne, la seule maison du village de Kerbohalen. Cette maison est relativement proche de son élevage qui se trouve à environ 500 mètres. Cette courte distance,

entre son habitation et l'élevage, est très importante pour la surveillance quasi permanente des animaux. L'implantation de la variante NORD de la 2x2 voies de la RN 164, à 40 m derrière sa maison ne peut que nuire à leur qualité de vie : nuisances sonores (avec une vitesse de 110 km/h), nuisances paysagères, pollution et dévalorisation du bien. Dans Le Télégramme publié le 22 juin 2016, Mr Pierre LAMBÉRT, préfet des Côtes d'Armor, indiquait que les impacts sur le secteur de Curlan n'étaient pas acceptables pour les riverains concernés par le projet SUD/MIXTE. Ainsi le choix du contournement NORD de Mûr-de-Bretagne a été retenu. Il demande que la sous-évaluation dans l'appréciation des nuisances qui lui sont imposées, soit considérée comme un impact de poids. Ce projet va entraîner pour lui, des gênes sonores pendant et après les travaux. Il demande donc que le maître-d'œuvre désigné mette en place tous les moyens permettant de réduire significativement ces gênes. L'étude acoustique du projet, met en évidence l'impact sonore concernant son habitation avec un dépassement des seuils réglementaires. Les protections à la source sont techniquement difficiles à mettre en place. Une protection de façade est privilégiée. Il tient à préciser la notion d'antériorité de son habitation vis-à-vis de ce projet : une maison au calme au milieu des champs. "Isoler" sa maison...certes mais doit-il rester enfermer pour ne pas subir les bruits du trafic routier et ne pas profiter de ses extérieurs ? (...) L'Etat a donc sacrifié une famille tant au niveau personnel que professionnel, famille qui a toujours eu le respect des réglementations imposées par les services administratifs. M. Le Sergent demande donc, de faire preuve d'objectivité et d'impartialité en acceptant l'indemnisation totale de son habitation et de ses dépendances, une requête justifiée selon lui pour ne pas subir les nuisances induites par la RN164. Ces mêmes nuisances reconnues "inacceptables" par L'Etat pour les riverains de Curlan.

Le pétitionnaire répond que pour l'habitation de Mme le SERGENT, en accord avec celle-ci (réunion du 9 septembre 2016) pour régler les questions de voisinage de la route, plutôt qu'un tracé rasant l'habitation avec des protections de façades et passant de façon très proche de ses installations techniques dont elle serait séparée, le tracé est éloigné des installations techniques ce qui protège l'outil de travail et passe sur la maison ; celle-ci peut alors être réinstallée dans un environnement plus propice. Le tracé de 1995 était un tracé partiel qui envisageait un aménagement sur place de la RN 164 actuelle. Il n'a pas été réalisé par absence de financement pour les travaux. Le POS de la commune s'appuyait sur ce tracé DUP mais caduc d'où l'absence de réserves pour son permis de construire, qui n'est pas délivré par l'État mais par la commune. Les études de tracé ont été reprises sur le tracé global. Entre temps la prise en compte de l'environnement a été renforcée et en particulier les conditions de franchissement de la vallée de Poulancre site Natura 2000 et site inscrit ne pouvaient pas être identiques. La concertation a éliminé d'emblée le tracé sur place et a conduit au tracé NORD. Le préjudice moral n'est pas indemnisé par la réglementation. Seul le préjudice matériel l'est. Afin de faciliter la reconstruction matérielle et morale, il est prévu dès que l'arrêté de DUP est prononcé de négocier l'acquisition afin que en cas d'accord amiable il soit possible pour Mme LE SERGENT de pouvoir se lancer dans un achat ou une reconstruction de son habitation bien

avant que les travaux soient lancés.

Dans le choix d'un projet il y a effectivement le nombre de riverains impacté qui est un critère majeur pris en compte et si une variante en concerne moins elle a plus de chance d'être retenue, ce qui a été le cas ici.

Pour l'habitation de André LE SERGENT, habitation isolée, il n'est pas prévu de protection à la source de type merlon vu les faibles espaces disponibles. La création d'un mur pour une habitation isolée n'est pas prévue au regard du coût prohibitif plus élevé que le coût de l'habitation elle-même.

Concernant la dépréciation de la propriété, l'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié. Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation. Il est à noter que cette indemnité ne peut être versée que s'il y a acquisition de terrain. Dans le cas présent, l'habitation se situe à 50m de la RN164 et la longère à rénover à 30m. La DREAL souhaite, jusqu'à l'aboutissement du projet, poursuivre ses échanges avec M. LE SERGENT quant aux possibilités de réduction acceptable des nuisances acoustiques et paysagères au droit de son habitation. S'il était mis en évidence qu'aucune solution viable n'était possible, la question d'un achat du bien pourra être examinée.

Par ailleurs, le pétitionnaire explique que « dans le cadre des acquisitions nécessaires à un projet routier, celles liées aux propriétés bâties sont toujours traitées en premier et en priorité, bien avant l'enquête parcellaire. Il s'agit en effet de laisser du temps aux personnes concernées de se projeter dans l'avenir et de bâtir et concrétiser un nouveau projet résidentiel. Les négociations sont menées par France domaine (qui est un service de la direction générale des finances publiques). Il est cependant nécessaire d'attendre l'obtention de l'arrêté DUP avant de pouvoir saisir les services de France domaine pour qu'ils débutent les négociations. En cas de déroulement à l'amiable et compte tenu du délai avant que les travaux démarrent cela laisse suffisamment de temps pour que les propriétaires puissent rechercher ou faire construire un bien équivalent. En cas de déroulement par voie d'expropriation il faudra d'abord que l'enquête parcellaire ait eu lieu avant de pouvoir demander l'arrêté de cessibilité puis l'ordonnance d'expropriation ».

J'estime que le choix du tracé de la variante nord a été fait effectivement suite à une concertation longue et en prenant en compte les différents impacts et inconvénients des différentes options. Notamment, j'estime qu'il est logique que les contraintes aient pu évoluer entre 1995 et maintenant, notamment les contraintes environnementales qui sont plus prégnantes aujourd'hui. Le fait que le choix de la variante nord soit justifié par de nombreux arguments n'enlève pas l'impact humain particulier considérable sur la perte d'une maison, les nuisances importantes sur une autre, la déstructuration d'une exploitation agricole (j'y reviendrais dans le paragraphe suivant), le tout pour les personnes d'une même famille. Ce n'est pas parce que la réglementation ne prévoit pas une indemnisation du préjudice moral qu'il est interdit d'en tenir compte, au moins en termes d'empathie. Je regrette que la réponse du pétitionnaire et la gestion de cet impact ne prennent en compte que l'aspect réglementaire et pas l'aspect humain.

Concernant le village de Curlan, effectivement la future RN 164 s'éloigne des maisons, mais l'échangeur prévu fera passer l'ensemble du trafic sortant, et notamment celui en direction de la zone artisanale de Guergadic sur la RD 35, augmentant le trafic et donc les nuisances sur cet axe et donc sur les riverains de cet axe. Cinq observations (G C5, G C6, G C7, SC C1, M4 GC 4) demandent donc la mise en place d'une liaison directe de l'échangeur vers la zone de Guergadic ou suppression de l'échangeur. A noter que la mère de M et Mme le Sergent fait parti des riverains (SC C1). Une observation (G O3) demande de repositionner l'échangeur à Coët Prat.

Ainsi par exemple les riverains de la CD 35 de Curlan Nord, (17 signataires G C5) indiquent que *« la RD 35 épouse une descente en ligne courbe du Hent Meur (cote153) jusqu'au carrefour de Kerbotin, jonction de la RD35 et la RN164 (cote 116). Cette topographie donne un caractère accidentogène à cette chaussée en rebond, en permanence défectueuse. Les nuisances (sorties de routes, doc joint, vibrations, CO2) sont leur quotidien et s'amplifient au cours des années. Ils estiment que ces nuisances vont augmenter avec l'échangeur et que sans voie de liaison vers la ZA de Guergadic leur milieu sera invivable et sans avenir. Dans le projet il est prévu un échangeur avec 2 carrefours giratoires au nord et au sud ainsi que des embranchements d'accès à la RN164 et à la RD35. Les giratoires seront à moins de 500 m des habitations de M. Le Potier, de Mme Le Sergent, de M. Bertho Francis, M. Bertho Marcel, de M. Zonato, à proximité de l'élevage du GAEC LE Sergent à environ 150 de l'EARL Rolland. Le collectif de riverains redonne les différentes décisions qui ont amené à positionner l'échangeur et à supprimer la liaison vers la ZA de Guergadic. La raison de cette suppression est l'impact sur les terres de M. Le Hir lèse de 2/3 ha en plus. Le collectif estime que la totalité de impacts est largement inférieur aux plus de 10 ha que perdent M. Le Drogoff et le GAEC Le Sergent. De plus ne sont*

pas évoqué les servitudes d'exploitation que ce projet engendrera. Le collectif demande pourquoi créer 2 échangeurs si près l'un de l'autre. Il demande de supprimer cet échangeur et d'envisager simplement un pont à hauteur de Guergadic avec une entrée directe vers la ZA et un second à la hauteur de Hent Meur. Ou alors, option moins onéreuse, à la sortie du viaduc de Poulancre, que la R 164 passe comme à Caurel plus en amont dans la Lande, épargnant ainsi la maison de Mme Le Sergent et éloignerait la route de la maison de M. Le Sergent. Supprimer la liaison vers Guergadic veut dire rallonger de 4km le trajet pour les véhicules et notamment les poids lourds, à toute heure et quel que soit le temps. Actuellement la ZA est en pleine expansion, et regroupe plus de 600 salariés, auxquels il faut ajouter la déchetterie, le garage et d'autres entreprises. Tous ces salariés, les poids lourds emprunteront la RD 35. La desserte est vitale pour les riverains ou alors il faut supprimer l'échangeur et créer des ponts ».

Le pétitionnaire répond que le choix de réalisation et de localisation d'un échangeur correspond à l'analyse des besoins de déplacements des usagers. Si on se limite au secteur de la RD35 et de la RD81, ce sont plus de 2500 véhicules par jour qui, aujourd'hui, les utilisent pour regagner la RN164. Sans échangeur dans ce secteur, l'ensemble de ces usagers devrait rejoindre l'échangeur de Kermur (qui sera l'échangeur principal du secteur par sa fréquentation). Cela impliquerait pour ce grand nombre d'usagers des allongements de parcours, et qui seraient considérables pour Saint-Guen et tous les hameaux entre Saint-Guen et Saint-Connec, ainsi que pour les usagers de la zone d'activités de Guergadic. Les habitants de Mûr concernés se reporteraient en partie sur des voiries en centre bourg. Il est donc inenvisageable de ne pas réaliser un échangeur. Certaines des dépositions sur ce sujet réclament d'ailleurs, en réalité, des connections à la RN164, en imaginant que des solutions moins impactantes (simples bretelles) seraient possibles ce qui, en l'état de l'art et des enjeux de sécurité routière, n'est pas envisageable. La nécessité d'un échangeur étant posée, reste à en déterminer la localisation. Le principe est de le positionner au plus près des voies les plus importantes pour échanger avec celles-ci et desservir le territoire. Ici, les deux possibilités sont la RD35 et la RD81. Lors des deux concertations publiques de 2015 et de 2016, les débats se sont focalisés sur les choix de variantes de tracé, et pas sur l'ensemble des ouvrages, comme les échangeurs, les accompagnant. L'échangeur Est a ainsi longtemps été positionné au niveau de la RD81, desservant Saint-Guen, dans le secteur de Coët Prat. Néanmoins, suite à la concertation complémentaire de début 2016, et dans le cadre de l'étude plus précise de la solution retenue (la variante Nord de tracé), est apparue l'opportunité de déplacer l'échangeur vers la RD35 beaucoup plus fréquentée. Les motivations pour déplacer l'échangeur sur la RD35 étaient principalement liées au besoin d'éviter au trafic, en particulier de poids lourds, de traverser le bourg de Saint Guen qui n'est pas adapté pour cela, ou de devoir créer une déviation du bourg de Saint Guen pour régler ce problème de traversée soulevé lors de la concertation (déviation qui impliquait des impacts fonciers, environnementaux et financiers importants).

Ce choix de positionnement occasionne, comme toute solution, des allongements de parcours

pour certains hameaux. Ceux-ci sont, quelle que soit la solution, inévitables, à partir du moment où, avec le passage en voie express, le nombre de points d'accès directs à la RN164 est réduit. En l'occurrence, la quasi-totalité des allongements de parcours sont inférieurs à 1 km et concernent les déplacements vers Loudéac : ils seront plus longs qu'actuellement en raison de la nécessité de regagner la RN164 au nouvel échangeur de la RD35, via la RN164 actuelle, mais cela sera compensé par le gain de temps sur la nouvelle 2x2 voies. Seuls les hameaux de Saint-Elouan- Port Louis et Coët-Digo subissent un allongement de parcours vers l'est qui peut atteindre 2 km, le plus excentré étant Coët Digo. Le positionnement sur la RD35 étant justifié, la question de la conception exacte de l'échangeur peut être examinée. C'est ce qui est l'objet principal des observations faites pendant l'enquête à ce sujet : nombre de riverains craignent l'augmentation de trafic sur la RD35 Ouest (entre le nouvel échangeur et Mûr), regrettent la mauvaise accessibilité de la zone d'activités de Guergadic (dont le développement peut amener plus de trafic), et réclament le rétablissement d'un barreau de liaison entre le nouvel échangeur et la ZA de Guergadic. En termes de trafic, l'étude de trafic jointe au dossier met en avant que, avec le projet, le trafic résiduel sur la RD35 entre l'échangeur Est le centre de Mûr-de-Bretagne devrait diminuer par rapport à aujourd'hui, passant de 1500 véhicules/jour dont 150 Poids-Lourds en 2011 à 1180 véhicules/jour dont 160 Poids-Lourds en 2035. Cette baisse du trafic global de 20 % (avec stabilisation du trafic Poids-Lourds) est due à plusieurs phénomènes :

- le report d'une partie du trafic d'échanges avec Mûr-de-Bretagne sur l'échangeur Ouest (on note une augmentation du trafic sur la RD767 vers le centre de Mur) grâce aux meilleures caractéristiques de la 2x2 voies qui permet un gain de temps et de la proximité en temps du centre de Mûr via la RD767 en venant de l'est comme de l'ouest*
- le report sur la 2x2 voies du trafic venant de la direction Carhaix (RN164-Ouest) et allant vers Saint-Guen et au-delà (RD35 Est), qui passe aujourd'hui dans le hameau de Curlan mais ne le fera plus demain : ce flux de trafic représente pas moins de 500 véhicules/jours (dont 50 Poids-Lourds) dans la situation actuelle*

Ces reports contrebalancent très largement le report de trafic à destination de la Zone d'Activités (ZA) de Guergadic, qui se retrouve, avec la configuration proposée, à devoir emprunter cette section de la RD35. Le trafic Poids-Lourds généré par la ZA est de l'ordre de 40-50 Poids-Lourds/jour, et le trafic en véhicules légers est de quelques centaines. Or, seule une partie de ce trafic vient ou va vers l'est (bon nombre d'emplois sont locaux, tous les trafics PL ne passent pas par la RD35 ou en direction de Rennes), et donc seule une partie de ce trafic est susceptible de devoir se reporter sur la RD35 pour accéder à la RN164 via vers l'échangeur. Même avec un développement important – aujourd'hui non envisagé par les documents d'urbanisme existants avec lesquels doit composer le projet – cela ne laisse pas envisager des évolutions significatives de trafic sur la RD35, à même de dégrader la situation par rapport à aujourd'hui.

L'aménagement proposé constitue donc, même si ce n'est pas forcément intuitif pour les

riverains, une petite amélioration de la situation actuelle en termes de qualité de l'environnement pour les riverains de la RD35.

Par ailleurs, il est ressorti tout au long de la concertation et des études que l'impact agricole du projet était un enjeu majeur. La réalisation d'un barreau entre l'échangeur et la zone d'activités pénalisait fortement l'exploitation agricole de M. LE HIR, dont la surface agricole utile prélevée passait de 5 à 13 % et dont une parcelle à proximité immédiate de son siège était morcelée. Contrairement à ce que sous-entendent certaines observations, le choix de ne pas réaliser le barreau pour épargner cette exploitation ne relève pas d'un traitement de faveur ; il s'agit d'éviter certes un impact important sur une exploitation donnée, mais aussi, dans un secteur où deux voisins de M. LE HIR sont nettement impactés (exploitations LE SERGENT et LE DROGOFF), de ne pas rendre encore plus complexes les échanges fonciers envisageables dans le cadre d'un aménagement foncier agricole. Tout prélèvement supplémentaire à proximité, que ce soit chez M. LE HIR ou un autre, rendra le réaménagement au profit des différents exploitants plus délicat, sans évidemment le rendre impossible. C'est une vision globale des enjeux agricoles qui a prévalu ici.

J'estime que les craintes des riverains sont justifiées mais que les arguments justifiant le positionnement de l'échangeur sont cohérents et en rapport avec la recherche d'une solution de moindre impact. Notamment, j'estime que la réalisation d'un barreau de liaison vers la zone de Guergadic peut présenter un impact agricole important. Toutefois, la baisse de trafic résumée par le pétitionnaire se base sur des estimations de report de trafic et j'estime que l'inconvénient ressenti par les riverains de la RD 35 est insuffisamment pris en compte par le pétitionnaire et qu'il n'a pas été évité, ni réduit ni compensé. Notamment j'estime qu'il est nécessaire de prévoir à posteriori une étude de trafic et le cas échéant, l'étude de mesure de sécurisation de la RD35 si l'augmentation de trafic le nécessitait. Ce point fera l'objet d'une réserve.

Concernant les nuisances en général et les nuisances sonores en particulier, 15 observations signalent que les nuisances sont insuffisamment prises en compte voir non prises en compte : G O2, G O4, G O6, G O7, G O9, G O10, G C1, G C2, SC C1, C O5, M1, M2, M5, M6, M7. Les observations estiment que les mesures proposées sont absentes, insuffisantes, mal adaptées et demandent donc de les améliorer.

Le maître d'ouvrage répond que *concernant le secteur de Coët Prat en particulier, les réponses aux interrogations figurent au dossier et notamment la pièce E6-4 « étude de Bruit ».*

En particulier :

- à Coët Prat la maison la plus exposée du hameau aujourd'hui supporte 67,9 dB(A) le jour et 60,9 dB(A) la nuit. Avec le projet elle reste la plus exposée mais grâce au merlon antibruit prévu elle sera exposée à 56,4 dB(A) le jour et 49,1dB(A) la nuit, valeurs très inférieures aux seuils

que s'est fixé le MOA (60dB(A) le jour et 55dB(A) la nuit) (seuils inférieurs à ce qu'exige la réglementation pour cette configuration), et valeurs inférieures à la situation actuelle

- à Coët Drezo la maison la plus exposée du hameau aujourd'hui est à 52,9 dB(A) le jour et 45,9 dB(A) la nuit. Avec le projet en 2035 elle reste la plus exposée mais grâce au merlon antibruit le niveau de bruit auquel elle sera exposée sera contenu à 55,1dB(A) le jour et 47,8 dB(A) la nuit, soit nettement inférieur aux seuils réglementaires

-à Le Bodon la maison est exposée à 53 dB(A) le jour et 46 dB(A) la nuit demain en 2035 grâce au merlon antibruit le niveau de bruit auquel elle sera exposée sera contenu à 53,9 dB(A) le jour et 46,6 dB(A) la nuit, soit à peu près le bruit actuel et très en dessous des seuils réglementaires

- à Guergadic la maison la plus exposée du hameau est aujourd'hui à 58,2 dB(A) le jour et 51,2 dB(A) la nuit. Elle reste la plus exposée à 64 dB(A) le jour et 56,7 dB(A) la nuit. Il n'y a pas de merlon antibruit ou d'écran antibruit vu le passage en remblais de la route et le faible nombre d'habitations, aussi des protections de façades sont prévues comme indiqué au dossier. A noter que la mise en place de glissières béton en lieu et place de glissières métalliques peut être envisagée pour réduire légèrement le bruit de 3dB(A) environ, ce qui restera insuffisant par rapport aux objectifs réglementaires, ce qui nécessitera toujours des protections de façade.

Un aménagement paysager (plantation de haies en haut de talus) est envisagé pour faciliter l'insertion du projet.

Sur les protections phoniques, l'obligation que s'est fixée le maître d'ouvrage va en réalité un peu au-delà de la réglementation comme expliqué dans le dossier. La hauteur des merlons a été calculée pour atteindre les objectifs réglementaires. Les modélisations acoustiques ont été réalisées avec une hypothèse de revêtement bruyant.

L'ensemble des observations sur ce sujet a reçu une réponse personnelle.

A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques).

Au final, je note que le pétitionnaire a répondu à chaque observation. Les inquiétudes des riverains sont légitimes mais je note également que le maître d'ouvrage ayant une obligation de résultats, des mesures à posteriori permettront de valider les modélisations effectuées et éventuellement d'adapter les protections en cas de besoin. Concernant les émissions de polluants, je regrette l'absence de réponse du pétitionnaire. Je note que le dossier présente un impact positif du projet pour une majorité d'habitants avec un éloignement de la route de Mûr de Bretagne notamment mais les impacts particuliers ne sont pas abordés. Des mesures de qualité d'air au niveau des maisons les plus proches de la route pourraient

également être prévues à postériori. Ce point fera également l'objet d'une réserve.

Enfin, 5 observations indiquent une perte de valeur de leurs maisons, demandent des compensations financières : G O7, G O9, G C4, C O5, M7.

Le pétitionnaire répond que l'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié. Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation. Il est à noter que cette indemnité ne peut être versée que s'il y a acquisition de terrain.

J'estime que le pétitionnaire répond à la question de la dépréciation de la propriété dans le cas où une partie de terrain est expropriée, et donne la conduite à tenir. Il ne répond pas à la question générale de la dépréciation liée au rapprochement de la route. Cette estimation est difficile à objectiver mais, si la dépréciation est objective, en cas de vente, les voisins d'un ouvrage public peuvent être fondés à demander des réparations pour la dépréciation de la valeur vénale d'un bien engendrée par l'édification d'une voie publique à proximité immédiate de celui-ci.

III-2-7. Inconvénients sur les activités économiques (autre que tourisme)

En termes d'activités économique, en plus des activités liées au tourisme, la zone d'étude supporte des activités agro-alimentaires : la Zone d'Activités de Guergadic qui regroupe quelques industries agro-alimentaires (Boscher Volailles, Saloir du Daoulas), un bâtiment de stockage agro-alimentaire dépendant de Triskalia situé immédiatement au sud de la RN 164, à l'ouest de Curlan, la charcuterie SENAN à la hauteur du Martray (bâtiment partiellement occupé). Les enjeux du projet sont donc ceux d'un territoire plus vaste, celui du Centre Bretagne qui est de plus en plus connecté aux autres via les migrations résidentielles et les déplacements domicile-travail. Le maintien ou le renforcement de cette connectivité, notamment via les voies de communication constitue un enjeu pour le territoire afin de développer l'em-

ploi et élargir le vivier de main-d'œuvre, dans un contexte de qualification croissante des emplois. En termes d'impacts immédiats, les inconvénients sont les allongements de parcours qui pourraient être engendrés par le futur projet.

A ma question sur l'accompagnement des entreprises lors du projet, le pétitionnaire répond que *« aucune entreprise ne s'est manifestée pendant l'enquête publique. En dehors des exploitations agricoles impactées et dont le cas est traité au travers d'un AFAFE, la seule entreprise impactée directement par le projet est l'installation du Garage PHILIPPO concernée par une petite emprise au nord du terrain. L'entreprise n'est que locataire des lieux et cette emprise concerne très peu le fonctionnement de celle-ci. Reste la question de l'éventuel préjudice lié au report de trafic de la RN164 actuelle sur la 2x2 voies. La jurisprudence en la matière est claire : les travaux qui ont pour objet d'apporter une modification à la circulation générale, soit par un changement dans l'assiette ou dans la direction des voies publiques, soit par la création de voies nouvelles, n'entraînent jamais d'indemnisation de l'entreprise, quel que soit le trouble occasionné. En ce qui concerne les autres entreprises qui ne sont pas touchées il n'est rien prévu de particulier. La signalisation directionnelle sera adaptée et pourra le cas échéant mentionner la présence des deux ZA de Guergadic et Toulouz ainsi que le site de Guerlédan »*.

Il n'est pas tout à fait exact de dire qu'aucune entreprise ne s'est manifesté puisque des représentants des entreprises SENAN (G O1) et PHILLIPO (GO7) ont déposé dans le registre. Pour ces derniers, cela concerne leur maison d'habitation (mesures anti bruit, cf. paragraphe précédent). Pour l'entreprise SENAN, la demande est de *« préciser les accès à l'usine « Charcuterie des Druides » Regis Sénan. Elle demande à avoir un accès à l'usine par un tunnel direct de la route vers Caurel (il précise qu'un passage à faune est prévu, pourquoi pas un passage pour les ouvriers et les livraisons). Sur le plan, il est prévu un grand tour par une nouvelle route avec un tunnel : ce tunnel sera-t-il assez haut pour les camions et sur la route, 2 semi-remorques pourront-ils se croiser ? »*. Le pétitionnaire répond que *« concernant la création d'un accès direct à la route vers Caurel par le biais d'un tunnel, ce type d'ouvrage (dont le coût est de 1 à 1,5 M€) est réservé à des trafics conséquents et si le désenclavement s'avère trop long et trop pénalisant pour les usagers. Dans le cas présent le désenclavement par le tunnel existant de Kermur représente au plus un allongement de parcours de 1,9 km en direction de Rennes et de seulement 100m en direction de Caurel. Par ailleurs, le trafic concerné est limité aux quelques employés du site et à quelques camions de livraison, ne justifiant donc en aucun cas un tel ouvrage. La voirie existante permettra le croisement à vitesse réduite entre deux semi-remorques sauf pour le tunnel de Kermur où une règle de priorité devra être instituée par priorité au véhicule montant. Le gabarit du tunnel existant est signalé à 4,20 m de haut (pour une largeur de 6,00m) mais s'agissant d'un ouvrage en voûte il est possible de dégager un gabarit de 3,00 m de large x 4,75 m de Haut en partie centrale ce qui permet à la plupart des poids lourd de passer »*.

J'estime que le pétitionnaire répond de façon argumentée à la préoccupation légitime quant à l'allongement de parcours pour les personnes travaillant dans l'entreprise SENAN. Les mesures envisagées doivent permettre de réduire els inconvénients. Concernant le s autres entreprises, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'observations qu'il n'y a pas d'inconvénients. La question de l'accès à la zone de Guergadic a été abordée dans le paragraphe précédent du point de vue des riverains. Elle se pose également vis-à-vis des collaborateurs de ces entreprises. Toutefois, il est noté dans le dossier et la réponse du pétitionnaire que l'allongement du temps de parcours devrait être minime et donc les inconvénients réduits.

Sur les activités agricoles, les impacts sont liés à l'emprise de 75.5 ha de terres agricoles et à l'allongement des temps de parcours. Pour limiter et réduire ces impacts, le choix a été fait d'un aménagement en partie sur place. Sur les autres secteurs, les tronçons de la RN 164 actuelle constitueront des itinéraires de substitution. Certains franchissements seront aménagés ou conservés. Pour compenser ces impacts, des surfaces équivalentes seront restituées et si cela n'est pas possible des indemnités financières sont prévues selon le protocole départemental. Par ailleurs, une réorganisation parcellaire pourrait être justifiée sans être imposée par le cadre réglementaire.

Un total de 10 exploitations perd plus de 6 % de leur SAU (M. Drogoff Laurent, perte de 13.8% de la SAU, Mme RAULT Nathalie, perte de 11,8% de la SAU, EARL BERTHO-LE HELLEY, perte de 11.4% de la SAU, M. MORICE Loïc, perte de 11 % de la SAU, M. LAVENANT Olivier, perte de 10.6% de la SAU, M. SAUVAGE Arnaud, perte de 8.3% de la SAU, EARL AVI-CULTURE, perte de 7.3% de la SAU, GAEC LE SERGENT, perte de 7.3% de la SAU, Daniel LE BRIS, perte de 6.7% de la SAU, EARL BERTHO, perte de 6.7% de la SAU). Pour l'exploitation la plus touchée, la perte de surface remet en cause l'exploitation. Pour les autres elle la déstructure, notamment en termes de plan d'épandage ou de conduite d'élevage (par exemple pour les exploitations qui produisent leurs aliments). Ainsi, les mesures compensatoires devront compenser les pertes de surfaces, soit directement soit par l'intermédiaire d'un aménagement foncier, dans tous les cas en prenant en compte le fonctionnement global de l'exploitation. Les accès aux parcelles doivent également être rétablis.

Un total de 7 observations concerne l'impact sur les terres agricoles, demande des modifications de tracé pour éviter les délaissés : G O8, G C1, G C7, G C9, SC C1, M2, M8. Une observation demande un aménagement foncier : M2.

Concernant les compensations foncières mais également la gestion des délaissés et les accès aux parcelles, le maitre d'ouvrage indique qu'au-delà des optimisations de tracés localisés, des aménagements dédiés à l'activité agricole (voies de dessertes, ouvrage de franchissement, boviduc), qui permettent de limiter les effets du projet sur l'activité agricole et dont certains peuvent encore être approfondis (à l'exemple de la demande de l'exploitant LAVENANT), le

maître d'ouvrage souhaite la réalisation d'un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF). Pour ce faire, la DREAL a sollicité début 2018 le Département des Côtes d'Armor, compétent pour organiser cette démarche, afin qu'il l'initie. Celui-ci réunira une Commission Départementale d'Aménagement Foncier (CDAF) qui en validera l'opportunité et constituera ensuite une commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF). Dans l'arrêté déclarant d'utilité publique l'opération, le maître d'ouvrage s'engagera à financer l'intégralité des dépenses liées à cette démarche. L'ensemble de la procédure est décrit par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse. Chaque personne a par ailleurs reçu une réponse détaillée dans le mémoire en réponse joint en annexe.

J'estime que l'impact agricole du choix de la variante nord est important et qu'il est donc nécessaire de le compenser. J'estime également qu'il est nécessaire de prendre en compte les spécificités de chacune des exploitations concernées, notamment en termes d'épandage, de production d'aliments à la ferme, de type d'exploitation (bio, label...). Les réponses du maître d'ouvrage vont globalement dans ce sens mais encore une fois, l'aspect humain de l'impact n'est pas à négliger, comme en témoigne l'observation de Mme Le Sergent (SC C1). Il n'est facile pour personne d'avoir à modifier ses conditions de travail, surtout quand ses conditions personnelles sont également chamboulées. Dans tous les cas, comme le pétitionnaire, j'estime que l'aménagement foncier est souhaitable et permettra une répartition plus équitable des impacts et une compensation plus efficace. Par ailleurs, je note que le pétitionnaire s'engage à financer l'intégralité des dépenses liées à cette démarche.

IV. Au bilan

J'estime que les conditions d'accès à l'information pour le public ont été remplies dans cette enquête et que la fréquentation lors de mes permanences montre que l'information a été correctement transmise pendant l'enquête. En amont, le processus de concertation, avec des réunions publiques, des flyers, des lettres d'informations ont permis à l'ensemble des personnes concernées d'intégrer l'évolution du projet qui a abouti aux choix de tracé présenté dans le dossier.

Après analyse du dossier, des observations et des réponses du pétitionnaire, j'estime que le projet est justifié par la nécessité d'assurer une continuité routière cohérente pour la RN 164, complétant le maillage existant dans les Côtes d'Armor et plus localement, de renforcer le dynamisme du secteur de Mûr-de-Bretagne en améliorant ses liaisons vers les pôles urbains proches (Carhaix, Loudéac, Rennes). Le projet est également justifié par la sécurisation des

déplacements. Le dossier présente bien les impacts et inconvénients du dossier et la méthode pour les éviter, les réduire et les compenser.

Les inconvénients de la DUP sont :

- la création de 33 ha de surfaces imperméabilisées, inconvénient réduit par la création d'ouvrage hydraulique, dont le dimensionnement pourra être revu
- la traversée de la Vallée du Poulancre, par un viaduc haut qui évite globalement les impacts sur cette zone Natura 2000
- la destruction de zones humides et d'habitats d'espèces protégées, compensée par des mesures foncières et des plantations
- la modification des paysages compensée par des plantations
- la coupure d'axe de découverte du territoire
- la visibilité de l'ouvrage depuis des sites touristiques comme le jardin du Botrain
- la destruction d'une maison et la présence de 2 habitations très proches de la route
- le rapprochement de la route de plusieurs habitations, avec une augmentation des nuisances sonores et de la pollution routière pour ces maisons, une dépréciation réelle ou ressentie des biens immobiliers
- la création d'un échangeur au niveau du hameau de Curlan, pour la sortie vers la zone artisanale
- une consommation de 75,5 ha d'espace agricole.

Les avantages de la DUP sont :

- l'amélioration de la sécurité routière de la section par la mise à 2x2 voies de la section,
- l'amélioration de la qualité des eaux grâce à une meilleure gestion des eaux pluviales,
- la transparence hydraulique et la circulation des espèces notamment grâce à la mise en place d'ouvrages de franchissement pour la petite et la grande faune, les passages de voies vertes, les boviducs et les ouvrages hydrauliques
- l'amélioration de l'accessibilité du territoire et donc le renforcement de la compétitivité économique du territoire,
- l'amélioration du cadre de vie notamment en éloignant la route du bourg de Mûr de Bretagne ainsi que d'autres hameaux.

Le périmètre de la DUP inclut bien, non seulement l'emprise nécessaire au projet, mais également les surfaces nécessaires à la réalisation des mesures compensatoires. Je note que le pétitionnaire s'est engagé à concerter les organismes en charge des enjeux eau pour la suite du projet et notamment pour la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Par ailleurs, je note que le pétitionnaire a pris des engagements pour financer les dépenses liées à un aménagement foncier, agricole et forestier, si celui-ci est mis en place. Il s'est également engagé sur les mesures anti-bruit et sur la signalétique pour les zones touristiques.

En conclusion, compte-tenu des engagements pris dans le dossier et dans le mémoire en réponse du pétitionnaire, je considère que les avantages de la DUP sont globalement supérieurs aux inconvénients. Les avantages relèvent bien de l'intérêt public. Les inconvénients sont globalement évités et/ou réduits et /ou compensés. Les conséquences du positionnement de l'échangeur de Curlan sur la circulation sur la RD35 et les conséquences en termes de pollution routière doivent toutefois être mieux pris en compte.

En conséquence j'émetts un avis favorable à la demande de déclaration d'utilité publique de l'aménagement de RN 164

Sous réserve

- de prévoir à postériori une étude de trafic et le cas échéant, l'étude de mesure de sécurisation de la RD35 au niveau du passage dans Curlan si l'augmentation de trafic le nécessitait
- de prévoir des mesures de qualité d'air à postériori au niveau des maisons les plus proches de la route avec éventuellement des mesures de compensation.

Je recommande également

- d'étudier la valorisation d'une aire de repos et d'une signalisation adaptée au site du Lac de Guerlédan,
- de bien prendre en compte l'impact humain dans la gestion des impacts particuliers.

Le commissaire enquêteur, le 25/11/2018



V. ANNEXES

Observations du public (O = observation, C = courrier, M : mail)

Guerlédan

G O1 06/09/2018 M. SENAN, lieu-dit Trénianton, BON REPOS SUR BLAVET, souhaite connaître les parcelles expropriées de la SCI Kerjoly ainsi que celles de M et Mme Sénan, sur Mur de Bretagne. Il souhaite également que soient précisés les accès à l'usine « Charcuterie des Druides » Regis Sénan. Il demande à avoir un accès à l'usine par un tunnel direct de la route vers Caurel (il précise qu'un passage à faune est prévu, pourquoi pas un passage pour les ouvriers et les livraisons). Sur le plan, il est prévu un grand tour par une nouvelle route avec un tunnel : ce tunnel sera-t-il assez haut pour les camions et sur la route, 2 semi-remorques pourront-ils se croiser ?

G O2 06/09/2018 Mme GREMI Catherine, pour l'Association Sud précise que les nuisances sonores sont néfastes à la qualité de vie. Il est selon elle capital de préserver les riverains de Coët Prat, Coët Drézo, le Bodon et Guegadic. Son association restera vigilante quant à la réalisation de protections anti-bruit efficaces pour le bien-être des habitants.

G O3, Date ? M Jean-Baptiste LE BRIS, Saint Guen, M. Elouan LE BRIS Guichen, Mme Anne (?) SUREL, Bruz, propriétaires à Kergravain, demandent, après le projet de destruction du rond-point de Colmain, l'abandon du P.I de Saint Elouan, la suppression de l'échangeur de Coët -Prat, de rétablir l'échangeur est au Coët-Prat ou tout au moins un demi-échangeur Coët-Prat-Loudéac Plémet Rennes. Cet échangeur intéresse tout Saint Guen, particulièrement les quartiers de Sant Elouan et de Saint Pabu, les villages de Kergouillard et Kerivallan en le Quillio, Tehouet Lanriveau et Luzurien en Saint Connec, Guergadic, une partie de Curlan en Mur de Bretagne, soit une population de 550 personnes. Dans la lettre info RN164, il est fait état de ce déplacement d'échangeur sans un seul mot à propos de ces 550 personnes. Pour MM LE BRIS et Mme SUREL, un échangeur serait aussi bénéfique pour la zone industrielle de Guergadic, pour le garage Phillippo, pour le Botrain, pour la zone artisanale de Saint Guen (3 entreprises) mais aussi pour les petites entreprises locales de Saint Guen (le café restaurant chez Isabelle, L'entreprise Anne-Gaëlle Bertho de spectacle de chevaux, l'entreprise de réparation de camping-car à la gare, un éleveur de cochons bio à Kermain, l'élevage canin de Kergravain). M. Le Bris indique qu'il n'y a pas à avoir peur de la circulation dans le bourg : il est riverain de cette voie depuis 25 ans et il n'a jamais vu de gros problèmes. Il estime que quelques mesures simples pourraient encore améliorer la circulation, en interdisant par exemple le stationnement car il y a suffisamment de parking proche. Il estime que supprimer l'échangeur de Coët-Prat c'est couper la route la plus directe pour l'hôpital et la polyclinique de Kério. Le Coët Prat est à mi-chemin entre l'échangeur de Mur et ceux de Saint Caradec.

G O4 20/09/2018 M. Jean-Pierre BOTHOBEL, Rossuliet, rappelle son courrier de 2017 à M. Braguier concernant notamment l'impact de la route sur la source située à l'est de sa maison. Il n'a pas trouvé dans les dossiers le type d'isolation phonique retenu près de l'habitation. Il n'a pas trouvé non plus les mesures acoustiques concernant son habitation dans le document « mesure de bruit, état initial ».

G O5 09/10/2018, Mme BOCHER Chantal, propriétaire d'un champ et bois et du chemin d'accès au bois, propriété en indivision, souhaite le maintien de l'accès au champ et au bois par Kerbonalène, parcelle ZL113. Elle joint un plan cadastral.

G O6 10/10/2018, Mme LE POTTIER Michèle et ses enfants, Coët Drézo à Saint Guen, demande en rapport avec le respect de la qualité de vie le long de la 2x2 voies des panneaux verticaux de mur anti-bruit en béton ou en bois. Elle estime qu'ils sont plus efficaces que les merlons en terre qui ont un angle de cohésion qui laisse glisser les ondes sonores. De plus l'entretien des merlons doit être assidu afin d'éviter toutes sortes de plantes d'apporter des allergies aux pollens auxquels elle est hypersensible. Elle a constaté que les merlons de Coët Drezo et Coët Prat ne sont prévus qu'à deux mètres. Elle estime qu'il en va de la responsabilité du maître d'ouvrage de ne pas polluer par le bruit et la végétation des merlons et de protéger la biodiversité dont les humains font partie. Elle estime que le maître d'ouvrage engage sa responsabilité sur les nuisances sonores et l'environnement et qu'elle restera vigilante en cas de non-respect des engagements de protection de la qualité de vie des riverains. Elle estime que les riverains sont aussi respectables que les escargots de Quimper, les crapauds ou les chauves-

souris. Elle signale que les vents dominants viennent de l'ouest et sont donc défavorables en termes de bruits. Enfin, elle indique que la longueur de la protection anti-bruit lui semble un peu faible pour une bonne efficacité. Elle demande quelles seront les conséquences des écoulements des fossés avec les modifications des évacuations d'eau sur les parcelles limitrophes. Elle joint un plan.

G 07 10/10/2018, M et Mme E BIHAN (garage PHILIPPO) sont concernés par deux habitations pour les mesures anti-bruit. Ils estiment que même avec les mesures prévues les maisons seront invendables, d'autant plus qu'elles sont en dessous de la route. Ils estiment par ailleurs que depuis que les mesures anti-bruit ont été faites, l'enrobé a été refait et est beaucoup plus bruyant. Par ailleurs, si tout est exploité dans la bande DUP prévue au projet, leur propriété sera encore plus impactée.

G 08 10/10/2018 Mme ROLLAND, le bas de la Lande estime que le projet actuel est un gâchis. Elle pense que l'ancien tracé impactait moins les terres agricoles.

G 09 10/10/2018 M et Mme Stéphane et Sandrine JEGOUIC et leurs enfants, indiquent que l'écologie c'est l'équilibre entre l'homme et son environnement. Guergadic est une zone humide à préserver mais habitée. La préservation des terres agricoles, c'est bien, mais aujourd'hui on soupçonne les pesticides de malformation à Guidel. Aussi, ils demandent qu'en est-il de leur santé à respirer d'un côté les rejets de la zone artisanale (Boscher voillies) et de l'autre les rejets de gaz d'échappement. Ils demandent si les mesures d'air, acoustiques, atmosphériques, particules fines ont bien pris en compte le respect de leur santé. Ils sont 3 asthmatiques dans leur famille et demandent quelle maladie respiratoire supplémentaire ils vont développer ? Ils estiment que la nouvelle route à 60 m de leur habitation et à 5 m de hauteur, va engendrer une augmentation du bruit déjà conséquent et mesurable aussi sur la façade sud, une pollution visuelle, des camions qui voient l'intérieur de leur maison à l'étage. De plus, Guergadic est une cuvette ce qui augmente la pollution. Ils demandent si les bassins de rétention d'eau prennent en compte les pluies diluviennes suite au réchauffement climatique. Par ailleurs, ils estiment que le projet n'est pas clair concernant les emprises agricoles. Ils demandent quel agriculteur acceptera de cultiver le peu de terre restant ? ou rien ? Afin de réduire un peu l'impact des nuisances, ils demandent au minimum un merlon planté le long de leur terrain, une protection de façade sur l'ensemble de la maison, de prendre la terre agricole dans sa totalité, d'avoir des réponses sur l'impact sur leur santé, des échappements et du bruit et de vérifier que s'il est prévu la mise en place d'un portique sur la RN12 il y a une augmentation de trafic sur la RN164 et donc de vérifier l'impact. Ils demandent à être informés de ces projets. Dans tous les cas ils demandent d'être plus impliqués dans le projet, actuellement les seules informations qu'ils ont sont celles des journaux. Ils demandent enfin de prendre en compte la chute de valeur de leur maison et la distance qu'ils auront à parcourir pour accéder à la RN164 (actuellement 50 m contre 2,5 km dans le futur : ils vont se retrouver plus isolés et avec plus de nuisances). Ils demandent aussi pourquoi la route d'accès à la zone artisanale a été supprimée.

G 010, 10/10/2018, Mme LE POTTIER, suite G 06, souhaite que la longueur du merlon coté Coët Drezo (merlon 2) soit augmenté et que le merlon soit plus haut. Par ailleurs elle craint les inondations comme c'est le cas actuellement en raison du non-entretien des ouvrages hydrauliques.

G 011 10/10/2018 M. Xavier BERNARD, Corn er Houet, Caurel, estime que comme pour tous ces travaux destinés à rendre la vie des gens plus facile au motif qu'il faut aller toujours plus vite, sont occultés tous les villages qui font le charme du territoire. Pour avoir connu les dessous des cartes du BTP, M. Bernard estime qu'on détruit tout l'environnement « Après nous, le déluge ». « Pourtant que la nature est belle... ».

G C1, 27/09/2018 M. Gérard QUERO, Mûr de Bretagne, est agriculteur au Rossuliet (côté nord du projet) en production laitière. Son exploitation est impactée par le projet en plusieurs points. D'abord, la bande DUP englobe toute la partie labourable de la parcelle H084 : il demande quels sont les intérêts pour son entreprise et si on peut compter dans l'avenir de cette parcelle ou doit-elle être rachetée ou échangée pour ne pas diminuer la surface d'exploitation ? Une bretelle reliant la nationale actuelle (qui deviendra route de desserte) au rond-point nord de l'échangeur est prévue en plein milieu de cette parcelle. Il estime qu'il serait plus judicieux de la rapprocher de la limite sud pour en limiter l'emprise et éviter un délaissé trop important qui sera très difficile à exploiter. Une seconde parcelle ZK326, au nord du projet, va se trouver diminuée et enclavée par le projet, pour laquelle il faut prévoir soit un accès soit un échange afin de conserver sa surface. En résumé, M. Quéro estime qu'il faut une parfaite maîtrise des problèmes fonciers en tenant compte des productions. Enfin, il n'est pas convaincu que les mesures de bruit dans le secteur de Rossuliet ont été bien réalisées en tenant compte des vents dominants d'ouest qui accentuent le niveau sonore. Selon lui il serait intéressant de refaire les mesures.

G C2 09/10/2018 M. GUEZENNEC pour Mme DEFAYSSE : idem M1

G C3 10/10/2018 Mme LE LURON directrice du Syndicat Mixte du SAGE Blavet dépose la décision du bureau de la CLE du 5 octobre 2018 sur l'enquête en cours. La CLE rappelle le contexte de la déposition et notamment le fait qu'elle n'a pas été associée aux réunions de concertation et d'échange et également que dans un dossier similaire (mise à 2x2 voies RN 164, tronçon Rostronen) il y a eu une mauvaise prise en compte des « enjeux eau » sur le projet. Elle précise qu'en raison du temps disponible pour l'examen du dossier les enjeux liés au bocage n'ont pas pu être étudiés. La CLE demande que compte tenu du défaut d'analyse des enjeux liés à la prise en compte cours d'eau, l'analyse soit revue et que des mesures compensatoires soient prévues. Pour les zones humides, la CLE demande une révision et une précision de l'estimation de la surface de zones humides impactées, une réévaluation de l'effet des mesures compensatoires telles qu'elles sont prévues afin de permettre de respecter les principes de fonctionnalités écologiques équivalentes. Le cas échéant, des sites de compensation complémentaires seront à définir. Pour les eaux pluviales, la CLE demande que les 3 ouvrages hydrauliques de rétention des eaux pluviales (BR3, BR4 et BR5) soient dimensionnés pour recueillir efficacement tout évènement pluviométrique d'une pluie locale centennale, ceci afin d'éviter une augmentation des vitesses d'écoulement, et par suite des débits de pointe en aval du projet de RN 164 (risques d'inondations amplifiés dans la traversée de la commune de Mur de Bretagne puis rejet dans le Blavet, où la commune de Neuillac se situe en PPRI). Enfin la CLE demande que le dossier de DUP soit modifié pour définir l'ensemble des mesures compensatoires nécessaires, pour prévoir que l'ensemble des parcelles nécessaires à ces compensations soit intégré à la DUP. En effet, la mise en œuvre de compensations sur les cours d'eau et l'éventuelle nécessité de trouver des sites complémentaires pour les zones humides impliquent d'avoir la maîtrise foncière pour garantir la mise en œuvre de compensation efficace.

Sont joints au courrier la note préparatoire de la réunion du bureau de la CLE, des plans et cartographies illustrant le propos.

G C4 10/10/2018 M et Mme LE POTIER Alain, Le Hent Meur indiquent ne pas être d'accord avec la création d'un échangeur à moins de 200 m de leur habitation. Ils précisent qu'une étude a été réalisée le 15/04/2013 et la DREAL affiche sur son site une autre étude de 2016 dont ils n'ont pas eu connaissance. Or, selon eux, il est évident qu'il n'y aura pas de comparaison possible entre l'étude faite en 2013 et le trafic qui sera plus important une fois cet échangeur réalisé. Il va générer plus de bruits pour eux car davantage de ralentissement, de changement de vitesse, que ce soit des voitures camions ou motos. Ils précisent également que l'impact de ces bruits est bien plus important par temps de pluie que par temps sec, de jour comme de nuit. C'est pourquoi ils ne veulent pas de cet échangeur, sachant qu'il y en a un autre plus bas (il joigne une carte). De plus ils ne pourront plus profiter de leur terrasse l'été. Enfin ils signalent que leur maison va perdre de la valeur, aucun acheteur ne voudra habiter dans cet endroit bruyant.

G C5 10/10/2018, les riverains de la CD 35 de Curlan Nord à Le Hent Meur, Mûr de Bretagne, 17 signataires rappellent l'historique de l'abandon du chemin de fer dans leur secteur, au profit du routier : la voie verte V6 a été construite sur des délaissés familiaux, inexploitable depuis le déplacement de la route départementale. Le croisement se fait à l'emplacement d'un passage à niveau. La RD 35 épouse une descente en ligne courbe du Hent Meur (cote 153) jusqu'au carrefour de Kerbotin, jonction de la RD35 et la RN164 (cote 116). Cette topographie donne un caractère accidentogène à cette chaussée en rebond, en permanence défectueuse. Les nuisances (sorties de routes, doc joint, vibrations, CO2) sont leur quotidien et s'amplifient au cours des années. La chaussée aurait dû être refaite en profondeur, 150 poids lourds/j, des voitures, des engins agricoles, 1300 voitures / jours y passent. Ils estiment donc que ces nuisances vont augmenter avec les nuisances et que sans voie de liaison vers la ZA de Guergadic leur milieu sera invivable et sans avenir. Dans le projet il est prévu un échangeur avec 2 carrefours giratoires au nord et au sud ainsi que des embranchements d'accès à la RN164 et à la RD35. Les giratoires seront à moins de 500 m des habitations de M. Le Potier, de Mme Le Sergent, de M. Bertho Francis, M. Bertho Marcel, de M. Zonato, à proximité de l'élevage du GAEC LE Sergent à environ 150 de l'EARL Rolland. Le collectif de riverains redonne les différentes décisions qui ont amené à positionner l'échangeur et à supprimer la liaison vers la ZA de Guergadic. La raison de cette suppression est l'impact sur les terres de M. Le Hir lèse de 2/3 ha en plus. Le collectif que la totalité de impacts est largement inférieur aux plus de 10 ha que perdent M. Le Drogoff et le GAEC Le Sergent. De plus ne sont pas évoqué les servitudes d'exploitation que ce projet engendrera. Le collectif rappelle que déjà la propriété de Mme Le Sergent est effacé et que par ailleurs ne restent que des terres à l'emporte-pièce. Le collectif relève dans le dossier que « les porcs sont moins sensibles aux nuisances

sonores que les volailles ». Les « vaches de M. Le Hir ont plus de considération que les porcs et les volailles. Le collectif est dans l'expectative. Il demande par ailleurs pourquoi créer 2 échangeurs si près l'un de l'autre. Il demande de supprimer cet échangeur et d'envisager simplement un pont à hauteur de Guergadic avec une entrée directe vers la ZA et un second à la hauteur de Hent Meur. Ou alors, option moins onéreuse, à la sortie du viaduc de Poulancré, que la R 164 passe comme à Caurel plus en amont dans la Lande, épargnant ainsi la maison de Mme Le Sergent et éloignerait la route de la maison de M. Le Sergent. Le collectif estime que le Nord de Curlan n'est pas un no'mans Land et que la 2x2 voies doit servir au développement économique d'une région sans que les riverains en subissent toutes les nuisances. Supprimer la liaison vers Guergadic veut dire rallonger de 4km le trajet pour les véhicules et notamment les poids lourds, à toute heure et quel que soit le temps. Actuellement la ZA est en pleine expansion, et regroupe plus de 600 salariés, auxquels il faut ajouter la déchetterie, le garage et d'autres entreprises. Tous ces salariés, les poids lourds emprunteront la RD 35. La desserte est vitale pour les riverains ou alors il faut supprimer l'échangeur et créer des ponts.

G C6 10/10/2018, M et Mme BERTHO Francis, Curlan, rappellent qu'en 1994-1996 le tracé nord avait été refusé car trop coûteux. En 2016 le projet est le tracé nord avec un viaduc, massacrant les meilleures terres agricoles qui vont être laissées en emporte-pièce. Depuis le 19^{ème} siècle, la famille Bertho réside à Curlan. Depuis les années 60, la famille Le Sergent exploite les terres dont une parcelle est impactée par le projet. En 1970, M et Mme Bertho construisent leur maison sur un élaissé de terres familiales, impactées par le déplacement de la RD35. En 2018, ils remarquent que l'échangeur prévu sera à moins de 3 km de l'échangeur ouest. Ils estiment que les 4 voies accélèrent la désertification rurale. Pour leur maison, l'axe de la future voie sera à 220 m de l'axe de la RD35, un giratoire de l'échangeur sera à moins de 500 m de la courbe du passage à niveau, jouxtant leur propriété (courbes dangereuse). Vibrations, décibels, polluants sont déjà leur quotidien, sans parler des phares dès la tombée de la nuit. Le trafic a bien augmenté depuis les années 70 et aujourd'hui plus de 1000 véhicules/ jour circulent. Ils ont exprimé leurs inquiétudes dans un courrier au Préfet mais les mesures proposées leur paraissent très minimisées voire utopique : il n'y a eu pour eux ni études en 2013 ni en 2016. Pourtant l'avenir laisser présager l'apogée des nuisances. Ils précisent que la pollution est la 3^{ème} cause de mortalité en France. Ils expliquent donc que pour eux la liaison vers la ZA de Guergadic est vitale ou alors ils demandent de supprimer l'échangeur et de créer des ponts. Ils joignent des photos pour appuyer leur propos.

G C7 10/10/2018 M. LAVENANT Michel, indique que ses parcelles ZD87, ZD90 et ZH87 n'ont déjà été acquises par l'Etat en 2009 pour la réalisation de la RN164. Il demande que l'échangeur ouest au lieu-dit Toul Hause soit déplacé d'une centaine de mètres pour préserver les bonnes terres agricoles. Dans le projet de 2005, l'échangeur se trouvait à Rossuliet, les terres ont été acquises : M. Lavenant demande pourquoi ne pas le reprendre. L'exploitant de ses terres possède des vaches laitières : M. Lavenant demande où l'exploitant pourra emmener ses vaches ? Il demande également s'il est nécessaire qu'il y ait deux échangeurs aussi près ? Il joint un document.

G C8 10/10/2018, M. BERTHO Marcel, Curlan demande qu'une voie de liaison directe soit créée vers la zone artisanale de Guergadic. Cette voie est vitale selon lui car sinon les résidences en bordure de la RD35 Hent Meur, Pont Quemeur. Mais beaucoup plus grave selon lui elles subiront les gaz d'échappement à forte dose de véhicules diesels lourds, qui contiennent des particules cancérigènes (il joint un document). Il est donc pour la liaison directe vers la ZA de Guergadic.

G C9 10/10/2018 M. LE DROG OFF Laurent demande que l'emplacement du pont en bas du Botrain suive l'ancienne nationale au lieu de faire un contournement vers le garage, la distance étant de 20 m pour éviter de faire des délaissés.

Saint Caradec

SC C1 14/09/2018, Mme LE SERGENT, le bas de la lande, dépose une copie du témoignage de sa sœur, Mme Marie-Noëlle Georgeais, fait lors de la réunion publique du 28 juin à Mur de Bretagne, un courrier pour le GAEC LE SERGENT, Curlan, un courrier pour elle-même, un courrier pour son frère M. André Le Sergent, Kerbohalen, un courrier pour sa mère Mme Noëlla Le Sergent, Curlan.

- a) Mme Georgeais Marie Noëlle indique que son frère et sa sœur ont appris le choix de la variante nord par la presse et estime que l'annonce aurait pu être faite autrement. Elle précise que ce choix implique la destruction de la maison de sa sœur et le passage de la route à 40 m de la maison de son frère. Elle

estime que le projet casse leur vie, sans jamais le moindre mot de soutien. Sans elle jamais il n'est fait mention des impacts humains pour sa sœur, ni pour son frère. Par ailleurs, elle estime que la pétition de 500 signatures contre la variante nord du projet est très litigieuse, étant donné que des personnes souffrant d'Alzheimer et résident en maison de retraite ont signé. En tout état de cause maintenant que le choix est fait, elle demande comment seront indemnisées les personnes : elle demande de tenir compte de l'impact sur leur situation personnelle.

- b) GAEC Le Sergent (Mme Jacqueline LE SERGENT et M. André LE SERGENT) indique que le GAEC est une exploitation porcine située à Curlan et comprend 137 ha de culture et un élevage de 220 truies naisseur-engraisseur. Ils font régulièrement évoluer leur outil de travail. Aujourd'hui l'élevage est aux normes bien-être avec une utilisation cohérente des bâtiments. L'exploitation compte 60 ha de maïs, 60 ha de blé, 8 ha d'orge, le reste en herbage et toutes les cultures sont auto-consommées sur l'élevage. La construction de la fabrique d'aliment en 1984 et sa rénovation ont permis de gagner une quasi-autonomie vis-à-vis des matières premières. Pour respecter la législation, ils ont réduit la consommation d'intrants en épandant un engrais organique. La réalisation de la 2x2 voies va entraîner une perte de surface d'environ 10 ha et surtout va provoquer un éclatement du parcellaire. L'expropriation de cette surface cultivable va forcément perturber l'exploitation et l'élevage. Cela va au-delà de la perte financière : l'élevage est considéré comme gravement déséquilibré. A ce titre le dommage va entraîner une perte économique qui est le support unique de leurs revenus personnels. Cette dépossession destructurante va rendre complexe la poursuite de leur activité dans des conditions normales : faire face aux emprunts engagés lors de la mise aux normes bien-être animal, plan d'épandage désorganisé et perdu, rallongement des trajets pour accéder aux parcelles restantes, dépréciation des parcelles éclatées, perte de nourriture pour l'élevage. Mme Le Sergent et M. Le Sergent estiment donc que l'emprise du projet compromet le fonctionnement de leur élevage. De plus le rallongement du temps de parcours pour accéder aux parcelles situées au nord de la RN 164 est conséquent. Même si un chemin d'exploitation est proposé, à partir de leur exploitation les engins agricoles emprunter la D35 puis s'engager sur les deux ronds-points. Cette situation n'est pas acceptable et surtout trop dangereuse vu les dimensions du matériel utilisé actuellement. M. Le Sergent et Mme Le Sergent soulignent de plus que le trafic des poids lourds en direction de la zone de Guergadic et de Pontivy sera augmenté. Ils demandent donc la mise en place d'un passage de franchissement pour les machines agricoles à Kerbohalen afin de faciliter l'accessibilité des parcelles restantes au Nord. Si cette solution n'est pas recevable, ils demandent que l'ensemble des parcelles concernées (ZL 77, ZLTA7, ZLL12, ZLL8, ZL23, ZM L) leur soient échangées en tenant compte de leur valeur. Ils précisent que depuis l'origine du GAEC en 1983, leurs parents et eux-mêmes, ont eu pour objectif la création d'un outil de travail autonome : la Terre nourrit l'élevage et l'élevage nourrit la Terre (cultures, cheptel, épandage en adéquation), c'est une exploitation pérenne avec un avenir. Selon eux, cette route va entraîner une perte de valeur de celle-ci et la rendre peu attractive pour un acquéreur.

En 1991, Mme Le Sergent a déjà été expropriée pour la création de la zone artisanale de Guergadic (actuellement Boscher volailles, Déchetterie, Crêperie de Guerlédan, Rôtisseur de Guerlédan et prochainement Transports GRISOT). Elle a donc dû racheter une parcelle sur la commune de SAINT-GUEN, parcelle bien plus éloignée qui entraîne encore un allongement de parcours. Elle rappelle que l'agriculture joue un rôle essentiel dans le développement des territoires et qu'il ne faut pas ignorer le poids majeur de l'agriculture dans notre économie régionale. Elle demande donc qu'on laisse à ces agriculteurs un outil de travail convenable !

M. Le Sergent et Mme LE Sergent demandent également de tenir compte des impacts personnels que la réalisation de cette route leur inflige :

- Pour André: sa maison à quelques mètres de la route.
- Pour Jacqueline: la démolition de sa maison.

Sans oublier que la maison familiale où réside leur mère - LE SERGENT Noëlla - se trouve aussi dans une zone de nouvelles nuisances. Donc les 3 maisons de la famille sont impactées. Cette route va sacrifier une famille tant au niveau professionnel que personnel. Elle va enterrer deux générations de travail, leur vie, leur enfance et leurs souvenirs. Mais ce n'est pas une raison pour les dépouiller. Il s'agit ici d'une

situation particulière. Ils demandent donc des indemnités à la hauteur de tant de préjudices pour une seule famille.

- c) Mme Jacqueline LE SERGENT, le bas de la Lande, Mûr de Bretagne, fait part des multiples préjudices tant au niveau matériel que moral, que ce projet lui impose. Le projet de la RN 164 en 2x2 voies a été annoncé en 1967. Par le passé, une déclaration d'utilité publique (DUP) a été prononcée entraînant des expropriations. Elle est exploitante agricole et éleveuse de porcs depuis 1983. Elle a construit sa maison au plus proche de l'élevage. Elle a obtenu son permis de construire en 2005 sans aucune réserve concernant la RN 164 car sa maison ne se situait pas dans la zone concernée. Le projet de la RN 164 était l'élargissement de la voie existante. L'Etat n'a jamais engagé de travaux. La DUP a été frappée de caducité et il a fallu tout recommencer à zéro. Un nouveau tracé apparaît : la variante NORD. Ce projet est retenu par l'Etat. Ce projet détruit sa maison. Elle se tourne donc vers l'État afin qu'il puisse prendre ses responsabilités : en 2005, il accorde son permis de construire et maintenant il veut l'exproprier. Pourquoi les travaux n'ont-ils jamais commencé ? Cette situation va-t-elle se renouveler une fois de plus ? L'indemnisation de sa maison nécessite d'être à la hauteur d'un tel préjudice. Par ailleurs, elle souhaite apporter quelques précisions concernant certains riverains des villages de Curlan, Kerbotin et de La Roche. Les uns ont pris l'initiative d'acquérir un bien immobilier bordant la RN 164, en connaissant l'existence d'un projet routier. La section de Mûr -de-Bretagne a fait l'objet d'une DUP en 1997 avec une enquête débutée en 1995. Les autres ont construit en toute connaissance de cause. Le projet de la RN 164 existe depuis plus de 45 ans, suite au discours du Général De Gaulle à Quimper fixant les grandes lignes du plan routier pour le désenclavement de la Bretagne. Alors pourquoi, dans le choix de la 2x2 voies de la RN 164, tenir compte des nuisances de ces riverains avertis ? Le 12 mars 1988, Mme Le Sergent a été victime d'un accident du travail sur l'exploitation. Elle a subi l'amputation de sa main droite. Ce drame a beaucoup bouleversé sa vie. Il a fallu s'adapter tant au niveau personnel que professionnel. C'est pourquoi lors de la construction de sa maison, elle a porté un soin particulier à son agencement pour qu'elle soit la plus adaptée possible à son handicap. Sa maison est une maison d'exploitation car l'activité de l'exploitation est agricole à titre principal. Le conseil d'Etat considère qu'une construction est nécessaire à l'activité agricole lorsqu'elle nécessite la présence rapprochée et permanente du chef d'exploitation. De plus, il est interdit de séparer une maison d'exploitation de son élevage. Elle est éleveuse de porcs et la surveillance des animaux est primordiale pour leur bien-être. La destruction de sa maison va occasionner un impact sur l'élevage, des difficultés de surveillance, des allongements de parcours qui seront difficiles à gérer car nombreux à toute heure de la journée et de la nuit (mises-bas).
- d) M. LE SERGENT André, Kerbohalen, Mûr de Bretagne, occupe, avec sa compagne, la seule maison du village de Kerbohalen. Cette maison est relativement proche de son élevage qui se trouve à environ 500 mètres. Cette courte distance, entre son habitation et l'élevage, est très importante pour la surveillance quasi permanente des animaux. L'implantation de la variante NORD de la 2x2 voies de la RN 164, à 40 m derrière sa maison ne peut que nuire à leur qualité de vie : nuisances sonores (avec une vitesse de 110 km/h), nuisances paysagères, pollution et dévalorisation du bien. Dans Le Télégramme publié le 22 juin 2016, Mr Pierre LAMBÉRT, préfet des Côtes d'Armor, indiquait que les impacts sur le secteur de Curlan n'étaient pas acceptables pour les riverains concernés par le projet SUD/MIXTE (il joint le document). Ainsi le choix du contournement NORD de Mûr-de-Bretagne a été retenu. M. Le Sergent tient à préciser que ces riverains qui ont fait l'acquisition de leurs biens immobiliers ou fait construire leur maison, étaient, en tout état de cause avertis d'un projet à plus ou moins long terme sur cet axe routier. Alors pourquoi tenir compte de ces nuisances pour les riverains de Curlan et lui les imposer en précisant que la variante NORD est la plus équilibrée ? Il demande donc que la sous-évaluation dans l'appréciation des nuisances qui lui sont imposées, soit considérée comme un impact de poids. Ce projet va entraîner pour lui, des gênes sonores pendant et après les travaux. Il demande donc que le maître-d'œuvre désigné mette en place tous les moyens permettant de réduire significativement ces gênes. L'étude acoustique du projet, met en évidence l'impact sonore concernant son habitation avec un dépassement des seuils réglementaires. Les protections à la source sont techniquement difficiles à mettre en place. Une protection de façade est privilégiée. Il tient à préciser la notion d'antériorité de son habitation vis-à-vis de ce projet : une maison au calme au milieu des champs. "Isoler" sa maison...certes mais doit-il rester enfermer pour ne pas subir les bruits du trafic routier et ne pas profiter de ses extérieurs ? Etant propriétaire du site de Kerbohalen, en indivision, avec sa sœur Jacqueline, nous avons effectué des travaux

dans la maison principale en 2013. De plus, ils envisageaient de rénover le corps de ferme, projet suspendu suite à l'annonce de la variante NORD. En choisissant la variante NORD, l'Etat a aussi choisi la solution la moins chère (il joint la lettre info de juin 2016 publiée et éditée par la DREAL). En effet, il y a moins de riverains impactés, donc moins de dossiers à étudier et donc moins de personnes à indemniser. Avec un risque certain que ces riverains lancent des procédures judiciaires entraînant des retards dans la réalisation du projet, situation dangereuse que l'Etat a tenu à éviter. L'Etat a donc sacrifié une famille tant au niveau personnel que professionnel, famille qui a toujours eu le respect des réglementations imposées par les services administratifs. M. Le Sergent demande donc, de faire preuve d'objectivité et d'impartialité en acceptant l'indemnisation totale de son habitation et de ses dépendances, une requête justifiée selon lui pour ne pas subir les nuisances induites par la RN164. Ces mêmes nuisances reconnues "inacceptables" par l'Etat pour les riverains de Curlan.

- e) Mme LE SERGENT Noëlla, Curlan, Mûr de Bretagne, indique que son mari et elle ont construit leur maison à Curlan en 1973. Il s'agissait d'une maison d'exploitation située dans un périmètre idéal pour leur élevage. Son mari est décédé en 2007 et elle vit actuellement seule. La réalisation de la variante NORD de la RN164 en 2x2 voies, va avoir un impact incontestable sur sa qualité de vie. En effet, la non réalisation de la voie de liaison directe vers la zone de Guergadic est un atout économique pour l'Etat, Mais cette décision va engendrer des nuisances sonores indiscutables pour les riverains de la RD35 à ce niveau. Tous les véhicules dont une majorité de camions, se dirigeant vers cette zone, vont passer juste derrière sa maison. L'implantation d'une nouvelle entreprise de transport (GRISOT) va entraîner un trafic encore plus important : trafic diurne mais aussi nocturne. Un des objectifs de la 2x2 voies de la RN164 est de renforcer le dynamisme et le développement du Centre Bretagne mais aussi de décharger les axes routiers littoraux, tout ceci entraînant une augmentation du trafic sur la RN L64 et donc de la D35. De plus, elle veut signaler la proximité d'une voie verte avec une traversée de la D35 juste derrière sa maison. L'augmentation du trafic (camions) augmentera le caractère accidentogène et la dangerosité du lieu. Ainsi elle demande de tenir compte de ces nuisances et elle sollicite une limitation de vitesse sur ce tronçon afin d'améliorer la sécurité et diminuer les nuisances sonores, la mise en place de moyens anti-bruit pour son habitation compte tenu d'une augmentation incontestable du trafic routier dans un avenir proche (Absence, à ce jour, d'étude acoustique connue pour la D35), la réfection de l'ancien passage à niveau se situant derrière sa maison (voie verte). Celui-ci est à l'origine de nombreux accidents par le passé dont un mortel. De plus, son franchissement est bruyant et résonne dans sa maison. Qu'en sera-t-il avec une augmentation de trafic sur ce tronçon et en particulier des poids lourds ?
- f) En conclusion la famille LE SERGENT, expliquent qu'en parcourant la présentation de ce projet routier les objectifs de la mise en 2x2 voies de la RN164 sont le renforcement du dynamisme et l'accessibilité du Centre Bretagne avec un axe inséré dans son environnement. Cependant, il ne faut pas oublier de souligner les impacts qu'engendre un tel projet sur les personnes vivant dans cet environnement depuis plusieurs générations. Des personnes intégrées dans leur milieu, avec des valeurs personnelles et agissant avec le respect le plus total. Des expropriations vont avoir lieu. L'expropriation de leurs terres et de leurs biens personnels est ressentie comme un sacrifice. Lors de la réunion publique du 28 juin 2018 (cf. document joint), Mr Frédéric LAVIGNE, alors sous-préfet de Guingamp, a précisé que "l'Etat n'est pas déshumanisé" et qu'il prendrait en compte chaque situation individuellement pour les indemnisations. Un discours rassurant, réconfortant qui ressemble à une promesse...Ainsi, l'Etat se doit, dans les conditions les meilleures, d'honorer ses engagements.

Caurel

C O1 14/09/2018 M. WHITTLE Donald, regrette l'absence du demi-échangeur au niveau du point PPF-B (usine Senan) qui permettrait aux véhicules arrivant de l'est d'accéder directement à Caurel et à Beau Rivage. D'un point de vue touristique et pour permettre aux commerces de la commune de continuer à tourner comme à présent, un accès direct de la voie Rennes-Brest est indispensable. L'absence d'un échangeur et les deux échangeurs prévus à Mûr de Bretagne pousseront les arrivants de passer à Mûr de Bretagne d'abord et accéder au centre de Mûr et au rond-point du Lac sans passer par les restaurants, chambres d'hôtes et plages de Beau Rivage et de Caurel. Le résultat de cet isolement sera, selon M. Whittle la fermeture des commerces existants.

C 02 24/09/2018, M. Jean Louis MARTIGNE, maire de Caurel estime qu'une fois de plus l'Etat se moque des petites communes. Pour lui refuser la mise en place d'un demi-échangeur est un véritable scandale. Caurel la commune qui draine le plus de touristes sur le secteur est une des communes les plus touristiques du Centre Bretagne avec son site Beau Rivage. Il y a 6 restaurants, des artisans, les Vedettes de Guerlédan, le club de ski nautique, un point info touristiques et des milliers de touristes qui se pressent tous les week-ends sur la plage. M. le Maire demande comment faire mourir une petite commune touristique en 2018 ? « Demandez à l'Etat et vous aurez la réponse ».

C 03 26/09/2018 Mme Annie DUCCELLIER est d'accord avec M. Martigné sur le refus de la mise en place du demi-échangeur : c'est un véritable scandale. Elle demande s'il est possible de revoir cette étude et de laisser vivre la commune de Caurel.

C 04 28/09/2018 M. Philippe FRAUAL explique que l'absence d'un demi-échangeur à Caurel est préjudiciable pour la commune, au niveau touristique pour l'accès à Beau-Rivage, au niveau commercial. Les artisans et les restaurateurs seront les premiers touchés, avec dans le futur des fermetures d'une partie d'entre eux. Il est d'accord avec M. le Maire pour manifester son mécontentement.

C 05, 29/10/2018, Mme BARBIER Annaïg, Guergadic, pense qu'un mur anti-bruit serait plus adapté pour leur protection par rapport au bruit quand ils sont à l'extérieur de leur maison. Les protections de façades sont utiles mais elle a déjà des doubles vitrages et la nuit elle entend les voitures. De plus, la bande DUP passe au ras de son habitation prenant tout son terrain à l'arrière de sa propriété. Sa maison perd donc de sa valeur et devient invendable. Elle pense donc qu'il est possible de déplacer cette bande DUP et de contacter les propriétaires avant de mettre en place cette bande. Elle s'oppose au projet car elle ne voit pas comment limiter cet inconvénient majeur pour elle. Elle estime que sa maison n'a plus lieu d'être.

C 06 29/09/2018 M. Yvonik GUEGAN, indique concernant l'étude d'impact que le dossier est très clair malgré un nombre volumineux d'informations mais nécessaires à la bonne compréhension des enjeux. Les pièces fournies pour l'enquête permettent une compréhension globale et détaillée des enjeux environnementaux, agricoles et sociaux ...

Concernant la concertation, M. Guégan estime qu'elle a été exemplaire, le maître d'ouvrage a réellement pris en compte l'avis des habitants tout en poursuivant les échanges avec la profession agricole après le choix de la variante nord. Cette double concertation a été bénéfique pour l'acceptation du projet.

Concernant le demi échangeur de Caurel, M. Guégan rejoint la position du maître d'ouvrage sur la non sélection de cette option. En effet, en prenant en compte les impacts environnementaux, agricoles et financiers, cette solution n'est pas adéquate. Il comprend la position du conseil municipal qui essaye de glaner des avantages mais estime que c'est une position opportuniste qui n'a pas de rapport avec les enjeux cités plus haut.

M. Guegan est donc favorable au projet tel que présenté.

C 07 03/10/2018 Mme JEGO Mireille, adjointe estime qu'une 4 voies c'est bien à condition de ne pas nuire au bourg de Caurel, Beau rivages et plusieurs sites autour. Elle demande que vont devenir tous les commerçants en l'absence du demi-échangeur. Depuis le début du projet, le demi-échangeur était au programme. Elle ne comprend pas ce changement ni la position de l'Etat qui ne fait rien pour les petites communes aient des accès convenables.

C 08 non daté, document signé le maire M. Jean-Louis Martigné et le conseil municipal, intitulé « Le conseil municipal exige un demi échangeur à Caurel. Il explique que l'objectif de l'aménagement de la RN 164 est de renforcer le dynamisme du secteur de Mur de Bretagne, dont Caurel fer de lance touristique : renforcer la compétitivité économique, améliorer l'accessibilité de tous les pôles, faciliter la circulation touristique et des habitants du secteur. Or selon ce document refuser le demi-échangeur va à l'encontre de ces objectifs. La déviation de Saint Gelven a déjà supprimé l'accès de Caurel à la RN 164. Le dossier propose d'éloigner encore plus Caurel de la voie rapide. Le document estime que cette 4 voies est aussi là pour mieux faire connaître Caurel et mettre en avant ses atouts (lac, activités nautiques, halieutiques, patrimoine, artisans, commerçants qui attendent beaucoup du développement touristique). Les touristes venant de Rennes pour découvrir Guerlédan se dirigeront vers les sites muros et passeront à côté du site de Beau rivage. Ce site a été réaménagé en 2010 et continue d'être amélioré, avec une hausse de la fréquentation de plus de 30% en 2018. Le réaménagement de la RN164

va demander de gros investissements. Le conseil municipal demande à quoi sert de dépenser l'argent du contribuable, à quoi sert l'investissement des élus si l'Etat ignore les demandes répétées depuis plus de 20 ans par les habitants et les acteurs du secteur économique. Il estime qu'ils ont le droit à plus d'attention et que l'Etat a le devoir de leur venir en aide. « On peut toujours modifier, améliorer un projet, il faut juste en avoir la volonté ».

C O9 06/10/2018 M. Daniel NICOLAS, conseiller municipal indique que Caurel est une commune avec un potentiel touristique indiscutable, que des efforts d'aménagements ont déjà été effectués. Pour continuer à développer cette activité il est nécessaire que le demi-échangeur soit mis en place. Ne pas le réaliser c'est renier les efforts antérieurs et être incohérent avec les investissements et une fois de plus défavoriser le Centre Bretagne.

C O10 06/10/2018 Mme Patricia DROLEZ-COLLON, conseillère municipale, estime que le demi-échangeur à la sortie de Caurel est vital pour le développement économique de la commune essentiellement basé sur le tourisme. Elle rappelle qu'il a été réclamé à plusieurs reprises par les élus (délibération du 15 mai 1997, réunion du 17 janvier 2001 où M. Portefaix, conseiller général, avec l'appui du Ministre de l'équipement, obtient la localisation du demi-échangeur au niveau de la voie communale de Kerlabeur. Elle cite également la délibération du 26 avril 2002, une information de M. Gaétan Point qui indique la localisation du demi-échangeur et dernièrement la délibération du 27/09/2018. Contrairement à ce que les services de l'état laissent entendre, Mme Drolez-Collon indique que le demi-échangeur est demandé non pas pour un gain de temps mais pour le développement économique de Caurel, pour faciliter les accès au site de Beau Rivage, pour avoir une « vitrine » sur la RN164. Depuis la création de l'échangeur du Zelo, les travaux éloignent la RN 164 de la commune alors que cette route doit rester un lien commercial et permettre de faire connaître la commune « petit joyau de la Bretagne intérieure ». Le préfet de région en 2014 avait indiqué que l'échangeur demandé serait comme le reste du projet, soumis à concertation. M. Lahellec, vice-président du Conseil Régional avait rappelé que le Conseil Régional était à l'écoute des habitants et que les travaux avaient comme objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants, des usagers de la route et de permettre le développement économique du secteur. Mme Drolez-Collon n'ignore pas les sommes nécessaires pour ce demi-échangeur, mais selon elle, cette dépense est utile, car c'est une porte ouverte, une « bouffée d'oxygène » pour Caurel et son site touristique. Elle demande de ne pas mettre le site de Beau Rivage à l'écart. Elle rappelle la promesse qui avait été faite à propos des aménagements paysagers destinés à faire profiter les usagers d'une vue panoramique sur le lac (promesse non tenue). Plusieurs responsables politiques déplorent le manque d'attractivité du centre Bretagne. Mme Drolez-Collon indique que c'est le moment de les aider. Cet échangeur permettra de faire connaître la région.

C O11, délibération du conseil municipal du 27/09/2018 exigeant que le demi-échangeur initialement prévu avec la mise à 2x2 voies de la RN164 soit réalisé. Il reprend le texte de C O8.

C O12 pétition pour exiger un demi-échangeur à Caurel, avec le même texte que C O8, signé du maire et de son conseil municipal. Avec 233 signatures.

Courriers électroniques

M1 08/10/2018, Alexandre GUEZENNEC, avocat, pour le compte de Mme DEFAYSSE, propriétaire des jardins du Botrain, fait suite à sa visite en mairie du 20 septembre 2018. Il estime que la propriété de Mme Defaysse, en raison de ses spécificités, subira des impacts majeurs en raison de la proximité de la route, qui menacent la pérennité de son activité. Il estime également que le maître d'ouvrage n'a pas prévu de mesures compensatoires pour limiter efficacement ces impacts. M. Guezennec explique que le bien immobilier de Mme Defaysse est constitué d'un jardin label « jardin remarquable » (label du Ministère de la Culture) depuis 2007. Ce jardin est agrémenté d'un rucher du XVIIIème, patrimoine rare. Il estime que c'est un des plus beaux jardins de Bretagne, de renommée internationale et que « des visiteurs du monde entier accourent pour le visiter ». Il a fait l'objet de plusieurs reportages en France et à l'étranger, accueille jusqu'à 6500 visiteurs par an et fait partie du réseau européen du patrimoine des jardins. Il précise que c'est également le calme de la contemplation associé à la qualité botanique, la pureté de l'air et le calme de la campagne qui ont permis l'acquisition du label. Le projet de 2x2 voies est donc de nature à impacter ce patrimoine. En effet le nouveau tracé est à quelques mètres de la limite de propriété alors que la route actuelle est à plusieurs centaines de mètres. Par ailleurs, le trafic attendu est très supérieur au trafic actuel avec plus de 10000 véhicules dont de nombreux poids lourds. De ce fait les

nuisances acoustiques seront incontestables du fait de la proximité immédiate, de même que la pollution de l'air. De plus il y aura un impact visuel, la perception depuis le jardin sera modifiée. Par ailleurs, M. Guezennec fait remarquer que le maître d'ouvrage n'a prévu aucune mesure compensatoire sérieuse pour limiter ces impacts. En effet un simple merlon de terre est prévu pour séparer la chaussée du jardin. M. Guezennec estime qu'il s'agit simplement d'une mesure pour gérer les remblais à moindre coût. Il précise que l'inefficacité du remblai apparaît dans l'étude d'impact, puisque l'impact sonore sera sensiblement augmenté au niveau de la maison de Mme Defaÿsse, malgré la mise en place de ce merlon (pages 36-37 de l'annexe E6-4). De plus ces mesures sont inadaptées à l'activité de Mme Defaÿsse puisque le jardin est un lieu de promenade jusqu'au bord de la propriété, c'est-à-dire au bord du projet. Les visiteurs auront donc à subir des nuisances sonores supérieures à ce qui est indiqué dans l'étude, le point de mesure étant au droit de la maison, plus en retrait. Mme Defaÿsse et son avocat estiment que les spécificités de l'activité du jardin botanique n'ont pas été prises en compte en proposant un merlon plutôt qu'un mur anti-bruit. De plus M. Guezennec précise que l'impact sonore est supérieur par temps de pluie, ce qui est fréquent dans la région. Ce point n'a pas non plus été abordé. Mme Defaÿsse demande donc au commissaire enquêteur d'émettre un avis défavorable sur le projet ou pour le moins d'émettre une réserve si le maître d'ouvrage ne présente pas des mesures efficaces comme un mur anti-bruit au niveau de sa propriété.

M2 10/10/2018, Mme et M LAVENANT Olivier et Maud, Kermur sont riverains de la nationale, et le projet rapproche la route de leur habitation. Ils notent dans les études une hausse sensible du niveau de bruit perçu chez eux, de 7 db, soit un niveau après projet de 56 db. Ils remarquent surtout qu'aucun ouvrage n'est prévu pour limiter ce désagrément. Ils réclament **donc un talus antibruit** sur la partie nord du tracé entre le boviduc et la D 767 ; le volume de déblai est disponible sur le chantier puisque le projet fait état de surplus conséquents. Par ailleurs, ils sont exploitants agricoles sur les terres traversées par le projet et sont une des exploitations les plus impactées. **Ils souhaitent un aménagement foncier** global pour permettre à tous les exploitants touchés, non seulement de retrouver la surface perdue, mais aussi d'améliorer la structure de leurs exploitations pour une meilleure rationalité dans leurs déplacements, et dans leur travail (ceci concernera aussi les exploitants non touchés directement). Cela permettra de conforter le secteur productif agricole, basé sur l'élevage, essentiel dans le centre Bretagne, pour l'emploi et l'aménagement du territoire.

De plus, ils demandent s'il est possible de resserrer contre la 2x2 voies, la route de desserte qui mènera à St Gilles vieux Marché et la vallée de Poulancré, pour limiter l'impact sur le foncier agricole, et éviter ainsi des terres pleines perdues entre les routes. Si ces espaces sont pensés pour replanter les besoins de compensations bocagères, il existe certainement des terres plus indiquées à cela. En lien avec leur activité, et sur un plan plus précis, ils demandent de **déplacer l'accès du chemin d'exploitation descendant de Kermur**, et donnant sur le nord de l'échangeur ouest. Un accès sur la route de desserte, ou sur la route de Bizidel-Tarabuste serait suffisant. L'accès de leur exploitation se fait par la RD 767. Ce chemin n'est qu'un chemin communal d'accès aux parcelles et ne justifie en aucun cas une entrée sur un échangeur tel que celui-ci. Le risque d'erreur pour entrer sur la 4 voies est réel et bien des visites inopportunes seraient évitées ainsi.

Enfin, ils remarquent dans l'étude environnementale, un intérêt notable pour l'impact écologique du projet. Entre autres sur les nidifications des oiseaux protégés et/ ou menacés. Dans ce cas ils s'étonnent de manquements sur les observations, et plus précisément sur le Faucon crécerelle. Ils signalent donc la présence d'un nid de Faucons sur le site de Kermur, nid occupé tous les ans depuis 2012, et procurant 2 à 3 petits chaque printemps. Ce nid est situé sur le pignon sud-ouest de leur habitation, et leur aire de vie tourne autour du verger attenant, soit à une distance très proche du projet (environ 50 m). Des mesures sont-elles envisagées pour protéger/pérenniser l'habitat et la zone de reproduction de cette espèce "quasi-menacée" (comme indiqué dans l'étude)? Ils joignent une photo de juin 2015, qui date de juin 2015.

M3 10/10/2018, Mme Dominique LE GOUX pour Eaux et Rivières de Bretagne, indique que l'association a consulté avec intérêt les documents mis à disposition par la DREAL Bretagne dans le cadre de l'enquête publique. Ce projet est un projet d'envergure qui prend forme au fur et à mesure des années. En effet, plusieurs tronçons successifs ont été ou vont être réalisés et les dossiers d'enquête publique se suivent les uns après les autres. Or, à chaque fois, ce sont uniquement les impacts du tronçon soumis à enquête qui sont étudiés et non pas les différents tronçons pris dans leur globalité. Malgré la présence d'un document intitulé « *PIECE E 7 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets* », il ne paraît pas évident à l'association que le projet respecte le sens de l'article L. 122-1, section III du code de l'environnement : "*Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux,*

installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité." Un arrêt (28 février 2008 n° C-2/07, Abraham) de la cour de justice de l'union européenne précise : point 27 : "(...) la réglementation ne saurait être détournée par un fractionnement des projets et que l'absence de prise en considération de leur effet cumulatif ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337 (voir, en ce sens, arrêt du 21 septembre 1999, Commission/Irlande, C-392/96, Rec. p. I-5901, point 76)." (<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?docid=69435&doclang=FR>)

Le document « *PIECE E 7 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets* » ne reprend que d'une manière très superficielle les impacts de ce projet sur l'environnement. Il offre plutôt une vision des impacts cumulatifs de la mise en œuvre des différentes sections plutôt qu'une vision globale des impacts de l'ensemble des sections.

Prenons l'exemple des zones humides, dans ce projet la surface détruite est estimée à presque 4 ha. Il n'est pas fait mention des autres zones humides détruites par les autres sections de la RN164 réalisées, mises en chantier ou projetées. Le lecteur n'est pas en capacité de savoir par bassin versant ou sous bassin versant l'impact total des différentes sections : quelle surface de zone humide a été détruite sur tel ou tel bassin versant ? Une compensation a-t-elle été réalisée ? Est-ce sur le même bassin versant ? Etc...

Or l'histoire nous montre que les mesures compensatoires envisagées lors de la réalisation des différents tronçons de la RN164 peinent à être mis en œuvre. L'association en veut pour preuve un bilan présenté à la séance du 23 février 2018 de la commission départementale de l'environnement des risques sanitaires et technologiques (CODERST) qui es joint à l'observation. À cette date, plus de 2 ha de zones humides détruites attendaient une compensation ; pour certains secteurs depuis plus de 10ans ! Sauf erreur de sa part, ces éléments ne figurent pas dans la pièce E7 de ce dossier. Cette information paraît pourtant d'importance à l'association pour tenter d'évaluer les incidences globales des différents tronçons. D'autre part sur cette même question des zones humides, les documents présentés, même s'ils détaillent les mesures compensatoires envisagées, ne présentent pas de calendrier de mise en œuvre. Toujours en s'appuyant sur la note de la DDTM présenté en février dernier, il n'est pas envisageable que les travers connus pour les précédentes sections se reproduisent et que le milieu doive supporter une perte nette des fonctionnalités des zones humides détruites pendant plus de 10 ans faute de mesure compensatoire. Aussi, il est pour nous indispensable qu'avant toute destruction de zone humide, les mesures compensatoires soient précisées autant par leur situation, leur forme que par l'assurance de la maîtrise foncière des parcelles par le porteur de projet et un calendrier de réalisation.

M4 10/10/18 M. Alexandre ZENATO, Fontenay les Briis (91), propriétaire d'une maison à Curlan (en face de Mme Le Sergent), indique y séjourner régulièrement étant retraité. Il ne remet pas en cause le projet mais souhaite attirer l'attention sur les nuisances pour les riverains de la RD35 du fait de la traversée de Curlan. En effet avec l'échangeur, de nombreux usagers dont des poids lourds seront amenés à emprunter cette voie, notamment pour se rendre à Guergadic, zone qui se développe de façon importante. Il souhaite donc qu'une voie de desserte entre l'échangeur et la zone de Guergadic soit aménagée.

M5 09/10/2018, Mme Monique LE CLEZIO 22530 SAINT GUEN souhaite soumettre les observations suivantes. **Concernant le projet d'aménagement**, elle regrette l'abandon du demi-échangeur de Caurel et que la promesse faite à plusieurs reprises par l'Etat dans le cadre du précédent projet ne soit pas respectée. En effet, l'ensemble des véhicules qui fréquentent le site de Beau-Rivage se verra obligé de sortir à l'échangeur de Toulhouze, sans avoir aperçu le lac en amont. L'accès aux sites majeurs du lac a toujours été complexe, il le sera d'autant plus si une signalétique performante n'est pas mise en œuvre. Elle est convaincue que cela pourra avoir un impact économique négatif pour les professionnels (restaurateurs, hébergeurs, acteurs de loisirs...). Concernant la sortie de l'échangeur de Toulhouze en direction de Mûr de Bretagne et de Caurel, le rétablissement créé devra avoir un gabarit approprié afin que le flux de véhicules en direction de Caurel et Mûr de Bretagne soit absorbé et afin d'éviter que les voitures ne soient tentées d'emprunter la route du Quélo pentue et sinueuse qui aboutit dans la rue des ardoisiers zone d'habitation. Concernant l'échangeur est, son déplacement vers l'Ouest par rapport au précédent projet va dévier les flux de camions sortant de la zone d'activité de Guergadic en direction de Loudéac-Rennes et Paris vers le village de Curlan, les amenant à franchir le carrefour de Pont Quémer et à reprendre la route départementale N° 35 en direction de Saint Briec pour reprendre la 2x2 voies, passant dans le nord du

village de Curlan. Le trajet est allongé par rapport au projet antérieur, de plus, y gagne-t-on en sécurité au carrefour de Pont Quémer ? Une autre hypothèse pourrait conduire les véhicules lourds à reprendre l'actuelle RN 164 en direction de Loudéac pour aller chercher l'échangeur de Bel Air ou celui de Guerlédan en passant dans le bourg de Saint Caradec. Parallèlement ce projet ne règle pas la circulation des camions en direction de Pontivy, ils vont continuer à emprunter la rue du port dans Mûr de Bretagne ! Selon elle, un accès plus direct entre la zone d'activité et l'échangeur Est aurait permis d'inciter les véhicules lourds à emprunter la sortie de Bel Air pour aller sur le Sud Bretagne sans passer dans l'agglomération. Concernant la fin de l'aménagement à l'Est et la suppression du rond-point de Colmain, les documents à disposition du public, photomontages et plans, ne montrent pas les voies de substitution éventuellement créées au niveau de Colmain. Comment la desserte des villages situés au nord et au sud de la nouvelle voie entre le bourg de Saint Guen et Colmain en direction de Loudéac se fera-t-elle ? Où les véhicules reprendront-ils la nouvelle 2x2 voies ? (actuellement, l'accès est direct). En l'absence d'échangeur à Coët-Prat devront-ils reprendre le bourg de Saint Caradec ou rouler sur des voies communales étroites pour rejoindre l'échangeur de Bel Air ?

Concernant le paysage, les études de l'état actuel soulignent la qualité du paysage de la région. Les photomontages et vidéos sont idylliques, notamment en présentant une végétalisation telle qu'elle pourrait être 20 à 25 ans après l'achèvement des travaux (arbres de haute tige...). Il est indispensable que le traitement de la proximité de la vallée de Poulancré ainsi que l'ensemble du tronçon Caurel –Pont-Quémer fasse l'objet d'un traitement soigné à pousse rapide. La voie verte et le GR 341 devront faire l'objet de plantations aux abords des ouvrages. Mme Le Clezio estime qu'il n'est pas possible d'accepter ce qui a été réalisé en parallèle à la 2x2 voies avant l'arrivée sur Loudéac : aucune plantation pour masquer la 2x2 voies ni même en atténuer le bruit. Elle attire l'attention sur l'entretien des plantations car elle assiste malheureusement à beaucoup de négligence le long des voies et au niveau des échangeurs (Bel-Air, Saint Gelven...).

Concernant les mesures de compensation, il est prévu des aménagements pour atténuer les nuisances sonores de 15 habitations pour un montant de 104 000€. Cela paraît largement insuffisant ! Les aménagements d'échangeurs à Curlan, les flux complémentaires qu'ils engendrent liés à la sortie de la zone d'activité sur la départementale n° 35 nécessitent de revoir le nombre d'habitations concernées sur les voies départementales ou de desserte ainsi que la nature des travaux pour limiter le bruit. En ce qui concerne l'impact sur les exploitations agricoles, il est indispensable que la réserve foncière soit supérieure à 75 hectares afin de donner des marges de manœuvre en vue de l'aménagement foncier.

Concernant l'impact sur le tourisme, Mme Le Clezio estime que l'effet vitrine avec des ouvertures visuelles sur le Lac de Guerlédan au niveau de l'Anse de Landroannec est largement modifié : la vidéo ne permet pas d'entrevoir le lac ! Une aire de stationnement est-elle prévue ? Elle regrette que faute de demi-échangeur à Caurel, la sortie vers le lac ne soit possible qu'à Saint Gelven ! Pour pallier à ces impacts négatifs sur l'économie touristique, il est indispensable de mettre en œuvre une politique ambitieuse de signalétique après l'avoir définie en concertation avec les acteurs locaux : élus, structures touristiques et professionnels. La continuité de la voie verte et du GR 341 est notamment prévue avec des passages sous des ouvrages. Mme Le Clezio attire l'attention sur le traitement paysager aux abords des ouvrages ainsi que sur l'entretien et notamment la propreté sous les ponts. Il en va de la notoriété et de la fréquentation par les randonneurs.

Concernant l'impact sur le Tour de France, la côte de Mûr de Bretagne (D 767) fait partie des lieux mythiques du Tour de France en Bretagne. Mme Le Clezio rappelle 3 arrivées récentes en haut de la côte en raison du profil de la voie et de son intérêt au classement de la montagne. L'aménagement proposé modifie ce profil et gomme la déclivité. A-t-on mesuré un éventuel impact négatif sur une future arrivée ou un prochain passage au moment des travaux ou suite à l'achèvement des aménagements ?

M6 09/10/2018, Mme LE POMMELEC Nadine, LEVALLOIS PERRET, est propriétaire de la maison d'habitation et d'une propriété boisée située à Mûr de Bretagne, lieu-dit la Ville Jan, au Nord des établissements Satim. [doc c, p7, la maison est située à l'ouest du PS 3 et du PI 4].

Elle s'oppose totalement à la Déclaration d'Utilité Publique de la mise en 2x2 voies de la RN 164, pour les raisons suivantes.

Premièrement, la mise à 2x2 voies de la RN 164 sur le secteur de Mûr de Bretagne est une aberration écologique. Alors que les experts de l'ONU exhortent ce jour même le monde entier à sauver la planète et cesser de construire des autoroutes, nous devons statuer, en France, sur un projet dont les impacts sont :

- Une emprise de 75 hectares de terres agricoles [doc e1 p 30]
- + 213 000 tonnes d'émission de CO2 [doc e1 p 33]
- Coûts collectifs [doc e1 p 49]
- Consommation énergétique : + 30% (pour passage de 90 à 110km/h)
- Coûts liés à la pollution de l'air : + 23%
- Coûts liés à l'effet de serre : + 30% [doc e9 p14]
- Utilisation de 120 000 tonnes de béton + béton bitumeux [pièce e6-6 p9]
- Création de 1 million de tonnes de déblai et 0.9 million de tonnes de remblai [doc b], ce qui, pour un tracé de 11 kilomètres d'une route de 21 mètres d'emprise, correspond à une moyenne de 9 mètres de déblai ou de route sur l'intégralité du parcours !
- Une maison d'habitation détruite et 2 fortement touchées.

Tout cela pour la création d'une route qui servira essentiellement au transit des produits agricoles depuis les zones d'élevage intensif du Finistère, quand la tendance est à privilégier la production et la consommation locale [doc e1, p47 : « il est peu probable qu'à court terme, ce projet ne conduise à l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, il facilitera plutôt le développement de zones existantes »]

Deuxièmement, la mise à 2x2 voies de la RN 164 sur le secteur de Mûr de Bretagne est une aberration économique. Elle va coûter 95 millions d'euros [doc b] pour que 3650 véhicules par jour [doc e4-3 p 13] puissent rouler 20km/h plus vite, sur 11 kilomètres, soit seulement un gain de 1 minute 30 par véhicule. Ramené à l'heure gagnée, et amorti sur 25 ans, ce coût est de 160€/heure. Même amorti sur 45 ans, il est encore de 71€/heure. Nous sommes bien loin des salaires horaires de nos concitoyens ! Quant à la sécurité, difficile d'ignorer que le carrefour de Toul-Houz, croisement entre RD767 et RN 164 actuelle, avec ses 1720 véhicules jour [doc e4 p 155] et ses 11 accidents en 10 ans [doc e1 p 13] va continuer à exister. Par conséquent, les deux principaux critères de calcul de la VAN socio-économique du projet (gain de temps, sécurité améliorée), estimée à 117 millions d'euros [doc e6 p 291], sont particulièrement discutables ; la VAN pour la puissance publique est, quant à elle, tout à fait parlante : négative de 17 millions d'euros [doc e6 p 292]. Comment donner un avis favorable à une telle aberration économique qui permettrait à 0.005% de la population française de gagner 1 minute 30 par jour, alors que l'état français cherche partout des économies ?

Troisièmement, Mme Le Pommelec indique des erreurs dans le dossier et la non prise en compte des nuisances et impacts pour les riverains. Le dossier, malgré son millier de pages, comporte des manquements et des erreurs. Ainsi, les nuisances que subira sa propriété, pendant les travaux et à la mise en service ne sont mentionnés nulle part. Aucune mesure pour en diminuer les effets ne sont prévus. Pourtant sa maison sera située environ à 80 mètres du bord d'un déblai -pente 3/2-, d'une longueur de 400 mètres, et d'une largeur d'environ 80 mètres, que l'on peut par conséquent estimer d'une profondeur de 20 mètres ! [plan en doc e1 p 36]. Pour cette monstrueuse percée en pleine forêt [voir doc e3 p 32 photomontage 5B], pas un mot sur la nature du sol ni sur les moyens utilisés pour creuser (dynamite ?), rien sur les nuisances liées aux travaux (bruit, fissures). Une fois les travaux accomplis, quid de l'accès à l'autre partie de sa propriété dans laquelle elle exploite son bois de chauffage ? Une passerelle est-elle prévue ou devra-t-elle prendre la 2x2 voies avec sa brouette ? Qu'en est-il des nuisances de pollution et de bruit ? Pourquoi le percement d'un tunnel n'a-t-il pas été envisagé ? La réalité est que cette étude a ignoré la Ville Jan. Mme Le Pommelec note les erreurs :

- Après 23 ans d'études en tout genre (rappel : la 1ère enquête publique sur ce tracé date de 1995), 2 entreprises sont répertoriées en maisons d'habitations à la Ville Jan dans la typologie du bâti ! [doc e4 p 108, à l'ouest de Kermur]

- L'étude de bruit réalisée devant sa maison est répertoriée dans le lieu-dit Tréfault, situé à 800 mètres de la maison ! [doc e4-4 p 26]

En conclusion, Mme Le Pommelec demande de donner un **avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la mise à 2x2 voies sur le tronçon de Mûr de Bretagne**. Il est temps de prendre en compte les réalités environnementales, les gaspillages budgétaires et le bien-être des concitoyens, et l'état doit avoir le courage de montrer l'exemple en effectuant des changements radicaux.

M7 10/10/2018, Mme RABIER Annaïg, Guergadic, revient après relecture du dossier concernant la RN 164 concernant sa propriété située sur la zone du tronçon Saint Guen Mur de Bretagne en Guergadic. Concernant l'étude du bruit, ses ouvertures sont déjà dotées de double vitrage et la nuit ils entendent le bruit des moteurs des

véhicules passant sur la nationale. Elle demande donc des ouvertures avec des triples vitrages sur ses ouvertures donnant sur l'arrière et sur le coté de sa maison, ouvertures sur l'extérieur de la maison. Concernant la bande DUP celle éditée sur le projet semble contiguë aux murs de son habitation : elle demande une bande de 40 mètres à partir des murs de sa maison et des granges attenantes le long de sa propriété avant d'accéder à la bande DUP.

Concernant sa propriété en elle-même, celle-ci, du fait de la proximité de la nouvelle RN164, de son tracé, de la bande DUP, n'a plus aucune valeur immobilière et devient donc invendable dans l'avenir. Elle demande donc des dédommagements financiers qui viendront combler la perte de la valeur de ce bien immobilier. Elle précise être contre ce projet.

M8 10/10/2018 Mme Nathalie RAULT, indique qu'il y a trop de monde à la mairie. Puisque personne ne souhaite travailler en commun pour faire aboutir un projet, et que la guerre est à nouveau déclarée et que ce registre n'est qu'une longue liste de doléances, elle demande de bien prendre en compte la partie environnementale, la protection des zones humides, le reboisement des terrains, les passages d'animaux, la protection des riverains ... pendant et après les travaux. Elle demande d'éviter les travaux inutiles (ne pas multiplier les accès...). Sur la partie agricole elle vient d'apprendre que les terres qu'elle loue sont déjà "redistribuées". Elle demande à être informée.

Mail hors délais, Stéphane BERTHO, Treffaut

« Actuellement a lieu une enquête publique pour un projet routier qui traverse une de mes parcelles de terre situées à Treffaut sur la commune de Mûr de Bretagne.

Je suis totalement contre le projet, la parcelle de terre d'environ 5 hectares est à seulement 200 mètres de mon exploitation agricole. Cette parcelle est indispensable dans mon système d'exploitation actuel. Alors que des terres se libèrent à proximité du projet, la DREAL n'intervient pas. La direction de la SAFER Bretagne attribue des terres à proximité du projet à des personnes non concernées par le projet. Dans ces conditions, le projet devra être revu, et changer d'itinéraire.

Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

Dans sa réponse reçue le 25 octobre 2018 par courrier électronique et par courrier postal le 29 octobre 2018, le pétitionnaire aborde les thèmes suivants :

- la demande d'un demi-échangeur supplémentaire à CAUREL
- la demande d'une liaison directe entre l'échangeur Est et la ZA de Guergadic
- les mesures d'accompagnement prévues
- le calendrier prévisionnel

Les réponses détaillées à chaque observation sont jointes en annexe.

1- Demande d'un demi-échangeur supplémentaire à CAUREL

Le pétitionnaire rappelle que le souhait de la réalisation d'un demi-échangeur au niveau de Caurel est une demande historique relativement ancienne. Il rappelle que cette demande consiste à créer un demi-échangeur orienté vers Rennes un peu moins de 3 km à l'ouest de celui aujourd'hui prévu en entrée de Guerlédan, au niveau de Kermur. Le projet présenté par le maître d'ouvrage consiste, depuis l'échangeur de Kermur, à emprunter vers Caurel la RN164 actuelle, puis une section de voirie nouvelle de mêmes caractéristiques, avant d'aboutir à la RD2164 qui dessert actuellement Caurel.

Il note que :

- cet échangeur ne figurait pas au dossier d'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire de toute la RN164 approuvé le 21 mars 1995 et qui a retenu le principe de mise à 2x2 voies de tout cet itinéraire
- il ne figurait pas non plus dans le dossier soumis à enquête du 10 juin au 12 juillet 1996 pour la déviation de Mûr-de-Bretagne pour le tronçon Caurel – Curlan.

Par la suite, au début des années 2000, l'État a uniquement mené des études pour examiner la possibilité de créer un échangeur dans le secteur de Ker-Labour : c'était d'une part pour répondre au souhait réitéré des

collectivités (commune de Caurell et conseil général en particulier), pour en vérifier sa faisabilité technique et déterminer son coût, mais d'autre part pour s'assurer qu'il était compatible avec l'autre échangeur situé vers Toul-louz et qu'il présentait un intérêt certain. Il avait aussi été annoncé que les conditions de sa réalisation étaient suspendues à un financement par les collectivités car son coût ne pouvait être financé par l'État vu sa trop grande proximité avec celui de Toul-louz. C'était la condition pour que cet échangeur figure au programme porté par l'État.

Les études du projet d'aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne ne se sont ensuite pas poursuivies, aboutissant à la caducité de la DUP.

En 2012-2013, dans le cadre de la relance des études sur toute la RN164, l'État, restant constant dans sa position sur ce point, s'était de nouveau engagé à examiner la faisabilité et la pertinence de cet échangeur.

Le dossier soumis à l'enquête indique que ce demi-échangeur avait été examiné (comme une « option ») lors de la première concertation publique et :

- qu'il en ressortait que cet échangeur représentait un coût de l'ordre de 5M€,
- que 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, avait conduit le maître d'ouvrage à ne pas envisager la réalisation de cette option supplémentaire d'échange,
- que 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.
- qu'en conséquence l'étude du demi-échangeur ne serait pas poursuivie par l'Etat et intégrée au projet qui sera soumis à enquête publique
- mais qu'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.
- Il faut aussi noter que dans sa délibération du 26 août 2014 la commune de Mûr-de-Bretagne avait précisé que : « *quant au demi-échangeur de Caurel, le maire souligne l'impact important sur le foncier agricole – s'ajoutant donc à celui généré par les échangeurs 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 la commune de Caurel serait plus pertinente.* »

On peut plus précisément mettre en évidence les faits suivants, repris dans le dossier d'enquête :

- en termes de réalité des allongements de parcours : en venant de Rennes, par rapport à la situation actuelle pré-existante, le projet sans demi-échangeur implique un allongement de parcours par l'itinéraire de substitution nul, voire une très légère réduction des distances parcourues
- en matière de perte de temps : dans le projet sans demi-échangeur, le parcours par l'itinéraire de substitution ne prend pas plus de temps qu'aujourd'hui depuis l'échangeur de Kermur, il est même dans l'absolu plus court qu'aujourd'hui pour les usagers venant d'un peu plus loin, si l'on tient compte du gain de temps permis par la mise à 2x2 voies sur quelques kilomètres au niveau de Mûr
- la réalisation du demi-échangeur permettrait de faire gagner 65 secondes, uniquement pour les usagers venant de Rennes, mais pas pour ceux venant de Mûr ou Pontivy pour qui cela engendrerait un allongement de 800m à vouloir passer par la 2x2 voies avec une perte de temps de 30 secondes : ces usagers passeront donc par l'itinéraire de substitution
- le demi-échangeur implique des impacts fonciers supplémentaires (1,5 à 2ha) et son insertion paysagère (importants terrassements) est médiocre
- il présente une configuration technique moyennement satisfaisante en termes de sécurité et de confort pour l'utilisateur : il implique configuration possible (mais à éviter) d'un échangeur dans une courbe de rayon 650m, qui est le minimum absolu pour un échangeur mais inférieur au rayon de 975m minimum recommandé
- le trafic concerné à relativiser : il est de 1000 véhicules/jour en moyenne sur l'année, et 1500 véhicules/jours l'été (des comptages spécifiques avaient été réalisés par la DREAL). Tout ce trafic ne bénéficierait néanmoins pas du demi-échangeur, les usagers venant de Guerlédan et de Pontivy préférant toujours utiliser l'itinéraire de substitution, qui resterait plus court
- dans la situation proposée par le maître d'ouvrage, le site de Beau-Rivage est à 4,2km de l'échangeur existant du Zélo complet à l'ouest et à 6,3km de celui de Kermur
- les inter-distances entre échangeurs sur la 2x2 voies avec le projet et sans demi-échangeur

supplémentaire sont cohérentes avec ce qui se trouve dans le secteur et plus globalement sur le réseau routier national, où la fréquence des échangeurs est extraordinairement forte par rapport au reste du réseau national en France, pour tenir compte du tissu bâti particulier de la Région :

- Gouarec - Zélo 5,5km
- Zélo - Kermur 8,1km
- Kermur - Le hent-meur : 2,9km
- le hent-meur – bel-air : 7,2km
- bel-air – ville-donnio : 4,7km

Lors de la concertation publique complémentaire en 2016, le maître d'ouvrage a pris note des demandes fortes maintenues concernant la réalisation d'un demi-échangeur au niveau de Caurel. Néanmoins, aucun élément nouveau ne l'a conduit à remettre en cause la décision prise en ce qui concerne le demi-échangeur de Caurel à l'issue de la première phase de concertation : le demi-échangeur ne fait pas partie du programme d'aménagement de la RN164 mais peut éventuellement être porté par des collectivités locales.

Si une voie rapide n'est pas une voie touristique par destination, elle peut cependant, en améliorant l'accessibilité des sites traversés, contribuer à les faire connaître et à développer leur attrait touristique. Au niveau de l'échangeur de Kermur et sur le carrefour avec la côte de Mûr, une signalisation adéquate permettra d'orienter la circulation sur l'itinéraire de substitution qui, débarrassé du trafic poids lourds, deviendra la route touristique de desserte du lac de Guerledan, et qui permettra de découvrir le paysage d'une façon apaisée. Lorsque l'usager venant de Rennes sortira à l'échangeur de Kermur, il se retrouvera sur la RN164 actuelle, donc une voie dont les caractéristiques sont très bonnes, et sera dirigé naturellement vers Caurel s'il suit l'itinéraire de substitution.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a constamment indiqué qu'il se mettra à disposition des acteurs locaux pour, au niveau des études de détail et de la réalisation des travaux, mettre en place toute la signalétique et le balisage touristique nécessaire. Pour accompagner la mise en valeur du territoire, il a également déjà indiqué à l'ensemble des collectivités qu'il était disposé à mettre à leur disposition les emprises disponibles aux abords de l'échangeur du Zélo qui, après étude par la DREAL des possibilités techniques pour répondre aux demandes des collectivités, semble le site le plus adapté pour la réalisation d'une aire de mise en valeur touristique du secteur, si les acteurs locaux souhaitent porter un tel projet.

Par ailleurs, le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Guerledan et son impact sur l'activité touristique doit également s'apprécier dans le cadre du programme global d'aménagement de la RN164. Il permettra à des usagers plus nombreux (par report d'itinéraire depuis les routes littorales) de venir plus vite en centre Bretagne. Il permettra le maintien d'activités et d'habitants dans les Pays du Centre Bretagne.

Au contraire de l'inquiétude exprimée par nombre d'habitants de Caurel, l'investissement public qui est réalisé a pour vocation, en accrochant mieux le Centre Bretagne au reste du réseau routier, à favoriser l'attractivité, y compris touristique, du secteur.

A l'échelle de l'aménagement de la RN164, le lac de Guerledan se rapproche des touristes et visiteurs et non l'inverse. A l'échelle locale du projet présenté à l'enquête, les éléments développés ci-avant mettent en avant le fait que le lac de Guerledan ne s'éloigne pas des touristes et visiteurs.

D'une manière très générale, toutes les études scientifiques socio-économiques des impacts des nouvelles infrastructures mettent en avant que celles-ci sont avant tout des outils, nécessaires mais pas suffisants, au service des dynamiques de développement local. Ce n'est pas le fait que le lac de Guerledan soit 1 km proche d'une bretelle d'échangeur qui sera déterminant sur son potentiel touristique, mais bien la dynamique locale vertueuse engagée, que le projet routier permet de valoriser et faciliter.

L'investissement et les impacts supplémentaires représentés par le demi-échangeur ne sont donc pas une conséquence nécessaire du projet routier présenté à l'enquête, qui ne dégrade pas la situation existante en matière d'accessibilité de Caurel et du lac de Guerledan.

Il s'agit d'un aménagement, dont la possibilité technique a été vérifiée, qui peut néanmoins avoir une opportunité locale et peut être porté par les collectivités qui le souhaitent, mais n'est cependant pas justifié par l'aménagement de la RN164 dans le secteur de Guerledan.

2- Demande d'une liaison directe entre l'échangeur Est et la ZA de Guergadic ou la suppression de l'échangeur Est ou son retour à Coët Prat

Le pétitionnaire répond que le choix de réalisation et de localisation d'un échangeur correspond à l'analyse des besoins de déplacements des usagers. Si on se limite au secteur de la RD35 et de la RD81, ce sont plus de 2500

véhicules par jour qui, aujourd'hui, les utilisent pour regagner la RN164. Sans échangeur dans ce secteur, l'ensemble de ces usagers devrait rejoindre l'échangeur de Kermur (qui sera l'échangeur principal du secteur par sa fréquentation). Cela impliquerait pour ce grand nombre d'usagers des allongements de parcours, et qui seraient considérables pour Saint-Guen et tous les hameaux entre Saint-Guen et Saint-Connec, ainsi que pour les usagers de la zone d'activités de Guergadic. Les habitants de Mûr concernés se reporteraient en partie sur des voiries en centre bourg. Il est donc inenvisageable de ne pas réaliser un échangeur. Certaines des dépositions sur ce sujet réclament d'ailleurs, en réalité, des connections à la RN164, en imaginant que des solutions moins impactantes (simples bretelles) seraient possibles ce qui, en l'état de l'art et des enjeux de sécurité routière, n'est pas envisageable.

La nécessité d'un échangeur étant posée, reste à en déterminer la localisation. Le principe est de le positionner au plus près des voies les plus importantes pour échanger avec celles-ci et desservir le territoire. Ici, les deux possibilités sont la RD35 et la RD81. Lors des deux concertations publiques de 2015 et de 2016, les débats se sont focalisés sur les choix de variantes de tracé, et pas sur l'ensemble des ouvrages, comme les échangeurs, les accompagnant. L'échangeur Est a ainsi longtemps été positionné au niveau de la RD81, desservant Saint-Guen, dans le secteur de Coët Prat.

Néanmoins, suite à la concertation complémentaire de début 2016, et dans le cadre de l'étude plus précise de la solution retenue (la variante Nord de tracé), est apparue l'opportunité de déplacer l'échangeur vers la RD35 beaucoup plus fréquentée. Ce sujet fait l'objet d'un long développement dans le § 5.1.4 de la pièce E5 du dossier DUP.

Les motivations pour déplacer l'échangeur sur la RD35 étaient principalement liées au besoin d'éviter au trafic, en particulier de poids lourds, de traverser le bourg de Saint Guen qui n'est pas adapté pour cela, ou de devoir créer une déviation du bourg de Saint Guen pour régler ce problème de traversée soulevé lors de la concertation (déviation qui impliquait des impacts fonciers, environnementaux et financiers importants).

Ce choix de positionnement occasionne, comme toute solution, des allongements de parcours pour certains hameaux. Ceux-ci sont, quelle que soit la solution, inévitables, à partir du moment où, avec le passage en voie express, le nombre de points d'accès directs à la RN164 est réduit. Ce point est développé au § 9,1,4 de la pièce E6. Ce sont des habitants de certains hameaux de Saint-Guen qui pourraient exprimer des doléances vis-à-vis du nouveau choix de localisation. En l'occurrence, la quasi-totalité des allongements de parcours sont inférieurs à 1 km et concernent les déplacements vers Loudéac : ils seront plus longs qu'actuellement en raison de la nécessité de regagner la RN164 au nouvel échangeur de la RD35, via la RN164 actuelle, mais cela sera compensé par le gain de temps sur la nouvelle 2x2 voies. Seuls les hameaux de Saint-Elouan- Port Louis et Coët-Digo subissent un allongement de parcours vers l'est qui peut atteindre 2 km, le plus excentré étant Coët Digo.

Le positionnement sur la RD35 étant justifié, la question de la conception exacte de l'échangeur peut être examinée. C'est ce qui est l'objet principal des observations faites pendant l'enquête à ce sujet : nombre de riverains craignent l'augmentation de trafic sur la RD35 Ouest (entre le nouvel échangeur et Mûr), regrettent la mauvaise accessibilité de la zone d'activités de Guergadic (dont le développement peut amener plus de trafic), et réclament le rétablissement d'un barreau de liaison entre le nouvel échangeur et la ZA de Guergadic. En termes de trafic, l'étude de trafic jointe au dossier met en avant que, avec projet, le trafic résiduel sur la RD35 entre l'échangeur Est le centre de Mûr-de-Bretagne devrait diminuer par rapport à aujourd'hui, passant de 1500 véhicules/jour dont 150 Poids-Lourds en 2011 à 1180 véhicules/jour dont 160 Poids-Lourds en 2035. Cette baisse du trafic global de 20 % (avec stabilisation du trafic Poids-Lourds) est due à plusieurs phénomènes :

- le report d'une partie du trafic d'échanges avec Mûr-de-Bretagne sur l'échangeur Ouest (on note une augmentation du trafic sur la RD767 vers le centre de Mur) grâce aux meilleures caractéristiques de la 2x2 voies qui permet un gain de temps et de la proximité en temps du centre de Mûr via la RD767 en venant de l'est comme de l'ouest
- le report sur la 2x2 voies du trafic venant de la direction Carhaix (RN164-Ouest) et allant vers Saint-Guen et au-delà (RD35 Est), qui passe aujourd'hui dans le hameau de Curlan mais ne le fera plus demain : ce flux de trafic représente pas moins de 500 véhicules/jours (dont 50 Poids-Lourds) dans la situation actuelle

Ces reports contrebalancent très largement le report de trafic à destination de la Zone d'Activités (ZA) de Guergadic, qui se retrouve, avec la configuration proposée, à devoir emprunter cette section de la RD35. Le trafic Poids-Lourds généré par la ZA est de l'ordre de 40-50 Poids-Lourds/jour, et le trafic en véhicules légers est de quelques centaines. Or, seule une partie de ce trafic vient ou va vers l'est (bon nombre d'emplois sont locaux, tous les trafics PL ne passent pas par la RD35 ou en direction de Rennes), et donc seule une partie de ce trafic est

susceptible de devoir se reporter sur la RD35 pour accéder à la RN164 via vers l'échangeur. Même avec un développement important – aujourd'hui non envisagé par les documents d'urbanisme existants avec lesquels doit composer le projet – cela ne laisse pas envisager des évolutions significatives de trafic sur la RD35, à même de dégrader la situation par rapport à aujourd'hui.

L'aménagement proposé constitue donc, même si ce n'est pas forcément intuitif pour les riverains, une petite amélioration de la situation actuelle en termes de qualité de l'environnement pour les riverains de la RD35. Les riverains évoquent également la visibilité de la desserte de la zone d'activités, moins bonne et moins directe que si un barreau de liaison avec l'échangeur était créé. Il est important à ce sujet de relever qu'aucune entreprise ou salarié de la zone n'a déposé d'observation pendant l'enquête, alors qu'ils sont concernés au premier chef, ce qui semble laisser entendre que le projet présenté leur convient.

On peut faire remarquer que la desserte de la ZA :

- vers Brest se fera par la RD164 actuelle jusqu'à l'échangeur ouest
- vers Pontivy se fera par la RN164 comme aujourd'hui sans utiliser la 2x2 voies
- vers Uzel et Saint Brieuc se fera par la RD81 puis la RD35 comme aujourd'hui sans utiliser la 2x2 voies
- vers Rennes se fera par le carrefour de Pont Quemer pour rejoindre l'échangeur Est pour aller au plus vite par la 2x2 voies

Il est certain qu'une voie de liaison entre l'échangeur et la ZA diminuerait les temps de parcours pour une partie des usagers de la ZA mais n'aurait que peu d'incidence pour les riverains de la RD35 au regard de la situation actuelle, comme développé plus haut. Par ailleurs, il est ressorti tout au long de la concertation et des études que l'impact agricole du projet était un enjeu majeur. La réalisation d'un barreau entre l'échangeur et la zone d'activités pénalisait fortement l'exploitation agricole de M. LE HIR, dont la surface agricole utile prélevée passait de 5 à 13 % et dont une parcelle à proximité immédiate de son siège était morcelée. Contrairement à ce que sous-entendent certaines observations, le choix de ne pas réaliser le barreau pour épargner cette exploitation ne relève pas d'un traitement de faveur ; il s'agit d'éviter certes un impact important sur une exploitation donnée, mais aussi, dans un secteur où deux voisins de M. LE HIR sont nettement impactés (exploitations LE SERGENT et LE DROGOFF), de ne pas rendre encore plus complexes les échanges fonciers envisageables dans le cadre d'un aménagement foncier agricole. Tout prélèvement supplémentaire à proximité, que ce soit chez M. LE HIR ou un autre, rendra le réaménagement au profit des différents exploitants plus délicat, sans évidemment le rendre impossible. C'est une vision globale des enjeux agricoles qui a prévalu ici.

Au final, au regard du fonctionnement actuel et futur des voiries, des trafics rencontrés notamment en lien avec la zone d'activités de Guergadic, des allongements de parcours correspondants, des enjeux fonciers, environnementaux et fonciers, le maître d'ouvrage réaffirme :

- la nécessité d'un échangeur dans ce secteur
- l'opportunité de le positionner sur la RD35
- l'absence d'opportunité d'une voie de liaison nouvelle entre l'échangeur Est et la ZA de Guergadic, qui ne peut avoir qu'une opportunité locale sans lien avec l'aménagement de la RN164

3- Mesures d'accompagnement

a) Généralités

Le pétitionnaire rappelle que les études sont menées dans une logique de progressivité : plus le niveau de détail augmente et plus le périmètre de travail se restreint, plus les échanges s'individualisent. Certaines observations laissent apparaître des regrets quant à l'information assurée auprès des riverains par le maître d'ouvrage. Celui-ci a pourtant tâché d'assurer la plus grande information collective possible :

- organisation depuis 2014 de 3 réunions publiques associant entre 50 et 140 personnes, d'une permanence en mairie regroupant 40 personnes et d'une réunion spécifique avec 25 exploitants agricoles
- depuis 2012, diffusion en boîtes aux lettres en plusieurs milliers d'exemplaires dans les communes concernées à 6 reprises de plaquettes, flyer ou lettres d'information.

Au fur et à mesure de l'avancée du dossier, il a aussi eu l'occasion d'échanges individuels directs :

- en informant à plusieurs reprises par courrier l'ensemble des anciens propriétaires des terrains acquis par l'Etat au titre de l'ancienne DUP de leurs droits et de l'avancée du dossier
- avant le stade de l'enquête publique, comme en rend compte le dossier, certains éléments ont d'ores et déjà fait l'objet de discussions et d'échanges directs avec les personnes les plus impactées, rencontrées

directement, pour définir certaines mesures d'insertion : exploitations Le Sergent, Le Hir Eric, Le Drogoff Laurent, Lavenant Olivier, Rault Nathalie, Jardin du Botrain, Bothorel Jean-Pierre à Rossuliet

- à l'occasion de l'enquête agricole menée par le prestataire de la DREAL, échange direct et individuel sur la situation, les besoins et les impacts avec 25 exploitants agricoles

Ce processus continuera, pour figer les emprises finales, les aménagements paysagers, les protections acoustiques, les conditions d'indemnités diverses...

b) AFAFE, délaissés, morcellement et désenclavement de parcelles

Au-delà des optimisations de tracés localisés, des aménagements dédiés à l'activité agricole (voies de dessertes, ouvrage de franchissement, boviduc), qui permettent de limiter les effets du projet sur l'activité agricole et dont certains peuvent encore être approfondis (à l'exemple de la demande de l'exploitant LAVENANT), le **maître d'ouvrage souhaite la réalisation d'un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF)**

Lancement de la procédure : la DREAL a sollicité début 2018 le Département des Côtes d'Armor, compétent pour organiser cette démarche, afin qu'il l'initie. Celui-ci réunira une Commission Départementale d'Aménagement Foncier (CDAF) qui en validera l'opportunité et constituera ensuite une commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF). Dans l'arrêté déclarant d'utilité publique l'opération, le maître d'ouvrage s'engagera à financer l'intégralité des dépenses liées à cette démarche.

Rôle de la commission foncière : l'AFAFE est une procédure très encadrée et très codifiée. Cette procédure donne un rôle majeur à la CIAF. Elle a ainsi un rôle décisionnel et parfois technique à chaque étape, elle décide de l'opportunité de l'aménagement foncier, propose le ou les modes d'aménagement foncier et le périmètre, fait établir tous les documents nécessaires à l'aménagement, examine les réclamations, détermine avec le géomètre le classement des terres, travaille avec le géomètre sur le projet d'aménagement et les travaux connexes.

Echanges : la réorganisation du parcellaire est réalisée par le géomètre, elle est étudiée par la CIAF. Ce nouveau parcellaire fait ensuite l'objet d'une enquête publique qui permet à tous les propriétaires de s'exprimer et de contester le cas échéant les nouvelles parcelles qui lui sont attribuées. Les réclamations sont ensuite étudiées par la CIAF. Les propriétaires dont les réclamations n'auront pas reçu de suites favorables devant la CIAF peuvent ensuite porter réclamations devant la CDAF. A l'issue de la CDAF, le PV d'AFAFE est publié au cadastre et au service de la publicité foncière ainsi qu'en Mairies. Les propriétaires et exploitants prennent possession de leur nouveau parcellaire à compter de cette date. Les propriétaires qui ne seraient toujours pas satisfaits de leurs parcellaires à ce stade, peuvent tenter une action devant le tribunal administratif, il faut noter que le recours devant le tribunal administratif n'est pas suspensif et n'empêche donc pas la prise de possession du nouveau parcellaire.

Réserves foncières : dans le cadre de la réalisation de l'aménagement foncier la DREAL Bretagne a signé en septembre 2014 une convention avec la SAFER Bretagne en vue de constituer des réserves foncières. L'objectif est d'obtenir le maximum de réserves afin de faciliter le travail du géomètre et permettre, si la CIAF choisit un AFAFE avec inclusion d'emprise, que cet aménagement se réalise avec le minimum de perte de surfaces pour les exploitants, voire sans aucune perte. En novembre 2018, les réserves constituées s'élèvent à 55 ha (contre 75 ha impactés) et des décisions sont attendues sur une quarantaine d'hectares.

Allongement de parcours :

La procédure d'AFAF par le biais du regroupement parcellaire et de la création des chemins d'exploitation dans le cadre des travaux connexes permettra de traiter au maximum cette problématique et évitant les allongements de parcours ou en les réduisant au maximum.

Si à l'issue de l'aménagement foncier il subsistait des allongements de parcours, la DREAL dans le cadre de son obligation de réparer l'ensemble des dommages créés devrait réparer ces derniers. Dans ce cas de figure, ce dommage s'analyse comme un dommage de travaux publics qui est indemnisé financièrement. Ma DREAL a de longue date sollicité la profession agricole pour l'élaboration d'un protocole d'indemnisation qui servirait de base commune et homogène aux projets en cours sur la RN164.

Aides PAC :

Si, en fin de réalisation du projet, des exploitants perdaient des surfaces exploitées donc des droits à aides PAC, l'indemnisation versée à l'exploitant par l'État inclura, conformément au protocole de la chambre d'agriculture 22 ("protocole d'indemnisation des exploitants agricoles évincés à l'occasion d'acquisitions immobilières poursuivies dans le cadre d'une procédure d'expropriation"), une indemnisation liée à la perte des Aides PAC. L'indemnisation se fera sous réserve que l'existence des DPU soit dûment justifié.

Indemnités pour pertes de culture

Si le maître d'ouvrage est amené à réaliser des sondages géotechniques invasifs, à faire réaliser un diagnostic

voire des fouilles archéologiques, ou est amené, via l'AFAFE, à prendre possession des terrains avant finalisation de la procédure d'AFAFE et la prise de possession d'un nouveau parcellaire avec des exploitants, alors des indemnités pour pertes de culture seront versées, en application des barèmes existants.

c) Acquisitions directes de bâti

Dans le cadre des acquisitions nécessaires à un projet routier, celles liées aux propriétés bâties sont toujours traitées en premier et en priorité, bien avant l'enquête parcellaire. Il s'agit en effet de **laisser du temps aux personnes concernées de se projeter dans l'avenir et de bâtir et concrétiser un nouveau projet résidentiel**. Les négociations sont menées par France domaine (qui est un service de la direction générale des finances publiques). Il est cependant nécessaire d'attendre l'obtention de l'arrêté DUP avant de pouvoir saisir les services de France domaine pour qu'ils débutent les négociations. En cas de déroulement à l'amiable et compte tenu du délai avant que les travaux démarrent cela laisse suffisamment de temps pour que les propriétaires puissent rechercher ou faire construire un bien équivalent. En cas de déroulement par voie d'expropriation il faudra d'abord que l'enquête parcellaire ait eu lieu avant de pouvoir demander l'arrêté de cessibilité puis l'ordonnance d'expropriation.

d) Dépréciation de propriétés

L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la « dépréciation du surplus non exproprié ». Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié. Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation. Il est à noter que cette indemnité ne peut être versée que s'il y a acquisition de terrain.

e) Épandage - fosse septique

Dans le cadre des acquisitions le MOA prendra à sa charge les frais de reconstitution d'un réseau d'épandage ou de raccordement au réseau d'eaux usées.

f) Entreprises

On notera qu'aucune entreprise ne s'est manifestée pendant l'enquête publique. En dehors des exploitations agricoles impactées et dont le cas est traité au travers d'un AFAFE, la seule entreprise impactée directement par le projet est l'installation du Garage PHILIPPO concernée par une petite emprise au nord du terrain. L'entreprise n'est que locataire des lieux et cette emprise concerne très peu le fonctionnement de celle-ci. Reste la question de l'éventuel préjudice lié au report de trafic de la RN164 actuelle sur la 2x2 voies. La jurisprudence en la matière est claire : les travaux qui ont pour objet d'apporter une modification à la circulation générale, soit par un changement dans l'assiette ou dans la direction des voies publiques, soit par la création de voies nouvelles, n'entraînent jamais d'indemnisation de l'entreprise, quel que soit le trouble occasionné (14). L'exploitant d'un hôtel-café-restaurant et d'une station-service ne peut prétendre à réparation en alléguant qu'une déviation de la circulation pendant plusieurs mois lui a fait perdre la quasi-totalité de sa clientèle (15).

(14) CE 02/06/72, société Les Vedettes Blanches, rec. 414.

(15) CE 17/02/67, Ministre des T.P et transports c/Vidal, rec. 83.

En ce qui concerne les autres entreprises qui ne sont pas touchées il n'est rien prévu de particulier. La signalisation directionnelle sera adaptée et pourra le cas échéant mentionner la présence des deux ZA de Guergadic et Toulouz ainsi que le site de Guerlédan.

4 – Calendrier prévisionnel de l'opération

Lors de son discours du 21 juin 2018 à Quimper, le Président de la République a indiqué que, « *Dans cinq ans, il ne restera plus que la section de Mûr-de-Bretagne à achever, comme cela était prévu au contrat de plan Etat-Région. Je prends ici l'engagement que d'ici là, cette dernière section sera financée et que les travaux seront engagés dans le cadre d'un plan de désenclavement routier que la ministre va prochainement détailler* »

L'horizon de démarrage des travaux est donc l'année 2023 avec un calendrier détaillé qui pourrait être le suivant :

- études de détail 2019-2021
- lancement AFAFE 2019
- diagnostic archéologique 2020
- enquête parcellaire 2020-2021
- acquisitions amiable puis par voie d'expropriation 2020 - 2021
- autorisation unique 2022
- lancement des appels d'offres
- début des travaux 2023
- achèvement AFAFE 2025

Réponses détaillées du pétitionnaire

N°	Réponses de la DREAL
GO-1	<p>L'enquête d'utilité publique n'est pas une enquête parcellaire elle ne traite pas des emprises précises à exproprier. Comme cela est mentionné à la pièce D du dossier : « <i>Les emprises exactes nécessaires à la réalisation du projet, a priori contenues dans la bande DUP, seront définies et portées à connaissance du public au stade de l'enquête parcellaire</i> ». En effet le projet est susceptible d'ajustements résultants de l'enquête publique DUP, des études de conception de détail ou encore de la mise au point précise des mesures en faveur de l'environnement.</p> <p>L'enquête parcellaire est une autre procédure, qui surviendra par la suite, et où chaque propriétaire sera informé des emprises exactes qu'il est envisagé de lui acquérir et où il pourra s'exprimer.</p> <p>Il était néanmoins nécessaire de disposer pour l'actuel dossier d'enquête d'une estimation sommaire et globale des acquisitions foncières établie par France domaine (figurant dans la pièce F du dossier). Pour cela es emprises susceptibles d'être acquises ont été estimées.</p> <p>Ainsi, pour ce qui concerne M.SENAN, il est envisagé à ce stade: indivision REBOURS SENAN</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZC64 concernée par une acquisition de 125m² sur ne parcelle de 200m² - ZC152 concernée par une acquisitions de 108m² sur une parcelle de 143m² - ZC153 concernée par une acquisition de 17m² sur une parcelle de 273m² <p>CHARCUTERIE BRETONNE SENAN - SCI DE KERJOLY</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZC142 concerné par une acquisition de 134m² sur une parcelle de 3778m² <p>Ces emprises indicatives sont susceptibles de varier à la hausse ou à la baisse lors de la mise au point détaillée du projet.</p> <p>En ce qui concerne la création d'un accès direct à la route vers Caurel par le biais d'un tunnel, ce type d'ouvrage (dont le coût est de 1 à 1,5 M€) est réservé à des trafics conséquents et si le désenclavement s'avère trop long et trop pénalisant pour les usagers. Dans le cas présent le désenclavement par le tunnel existant de Kermur représente au plus un allongement de parcours de 1,9 km en direction de Rennes et de seulement 100m en direction de Caurel.</p> <p>Par ailleurs, le trafic concerné est limité aux quelques employés du site et à quelques camions de livraison, ne justifiant donc en aucun cas un tel ouvrage.</p> <p>La voirie existante permettra le croisement à vitesse réduite entre deux semi-remorques sauf pour le tunnel de Kermur où une règle de priorité devra être instituée par priorité au véhicule montant.</p> <p>Le gabarit du tunnel existant est signalé à 4,20 m de haut (pour une largeur de 6,00m) mais s'agissant d'un ouvrage en voûte il est possible de dégager un gabarit de 3,00 m de large x 4,75 m de Haut en partie centrale ce qui permet à la plupart des poids lourd de passer.</p>
GO-2	<p>Les réponses aux interrogations figurent au dossier et notamment la pièce E6-4 « étude de Bruit ».</p> <p>En particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à Coët Prat la maison la plus exposée du hameau aujourd'hui supporte 67,9 dB(A) le jour et 60,9 dB(A) la nuit. Avec le projet elle reste la plus exposée mais grâce au merlon antibruit prévu elle sera exposée à 56,4 dB(A) le jour et 49,1dB(A) la nuit, valeurs très inférieures aux seuils que s'est fixé le MOA (60dB(A) le jour et 55dB(A) la nuit) (seuils inférieurs à ce qu'exige la réglementation pour cette configuration), et valeurs inférieures à la situation actuelle - à Coët Drezo la maison la plus exposée du hameau aujourd'hui est à 52,9 dB(A) le jour et 45,9 dB(A) la nuit. Avec le projet en 2035 elle reste la plus exposée mais grâce au merlon antibruit le niveau de bruit auquel elle sera exposée sera contenu à 55,1dB(A) le jour et 47,8 dB(A) la nuit, soit nettement inférieur aux seuils réglementaires -à Le Bodon la maison est exposée à 53 dB(A) le jour et 46 dB(A) la nuit demain en 2035 grâce au merlon antibruit le niveau de bruit auquel elle sera exposée sera contenu à

N°	Réponses de la DREAL
	<p>53,9 dB(A) le jour et 46,6 dB(A) la nuit, soit à peu près le bruit actuel et très en dessous des seuils réglementaires - à Guergadic la maison la plus exposée du hameau est aujourd'hui à 58,2 dB(A) le jour et 51,2 dB(A) la nuit. Elle reste la plus exposée à 64 dB(A) le jour et 56,7 dB(A) la nuit. Il n'y a pas de merlon antibruit ou d'écran antibruit vu le passage en remblais de la route et le faible nombre d'habitations, aussi des protections de façades sont prévues comme indiqué au dossier. A noter que la mise en place de glissières béton en lieu et place de glissières métalliques peut être envisagée pour réduire légèrement le bruit de 3dB(A) environ, ce qui restera insuffisant par rapport aux objectifs réglementaires, ce qui nécessitera toujours des protections de façade.</p> <p>A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques).</p>
<p>GO-3</p>	<p>Cf réponse générale du maître d'ouvrage sur l'échangeur Est</p> <p>Il n'y a aucun changement par rapport à aujourd'hui pour les déplacements en direction de Pontivy.</p> <p>Aucune des entreprises citées dans l'observation n'ont émis de remarques pendant l'enquête.</p>
<p>GO-4</p>	<p>Le tracé passe à proximité de la source de M. BOTHOREL. Le talus de déblais se situe à environ 3 à 5 mètres de la source qui se situerait ainsi juste en limite d'emprise. L'altimétrie du projet est 2,50 m plus bas que le niveau du sol au niveau de la source. Si le captage est plus profond que le terrain d'au moins 4m le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur la source ; à défaut, il sera nécessaire d'abaisser aux frais du maître d'ouvrage le niveau de la pompe.</p> <p>S'agissant d'une maison isolée, le type d'isolation phonique envisagée est une isolation de façade (voir 5-1 de la pièce E6-4 page 51).</p> <p>Les mesures de bruit état initial ne sont pas faites de façon systématique sur toutes les habitations dans le voisinage du projet mais sur un ensemble d'habitations à proximité de la route actuelle ou en retrait dans le but de qualifier l'ambiance initiale et de valider le calage du modèle numérique acoustique (voir pièce E6-4 au 2-4 page 11) :</p> <p><i>« La campagne de mesures acoustiques a été réalisée du 15 au 18 avril 2013 au droit de 25 habitations réparties sur l'ensemble du secteur d'étude (15 points fixes de 24h et 10 mesures ponctuelles d'une heure).</i></p> <p><i>Un calage du modèle numérique est réalisé par comparaison des niveaux sonores mesurés in situ et ceux calculés par simulation numérique sur la base des trafics relevés lors des mesures de bruit en avril 2013. »</i></p> <p>A partir de ce calage il est possible, à partir des données topographiques du terrain et du projet et du trafic estimé, de déterminer les niveaux de bruit à terme sans ou avec protection à la source. Aujourd'hui la façade la plus exposée de l'habitation (nord-est) subit un niveau de bruit de 55,5 dB(A) le jour, cette même façade subira après projet un niveau de bruit de 66,5 dB(A) le jour.</p> <p>A noter que la maison étant située à 30m du bord de la plate-forme, la réalisation d'un écran de 3m permettrait de gagner environ 7dB pour respecter l'objectif réglementaire de 60 dB(A), mais serait d'un coût de + de 500 000€ et donc hors de prix par rapport à la seule valeur du bâti concerné.</p> <p>A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques).</p> <p>Moins coûteux, on pourrait imaginer un merlon de 3 m de haut mais vu son emprise il viendrait recouvrir le forage sur la source et s'approcher très près du bâtiment à ossature</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>bois annexe et de la serre et faire disparaître une grande partie du boisement. Toute solution de merlon empiéterait sur la source et serait à compléter ponctuellement d'un écran, ce qui n'est donc pas une solution satisfaisante sauf à sacrifier la source. Nous avons noté que son système de drainage d'assainissement des eaux usées va se retrouver dans l'emprise : il faudra donc reprendre aux frais du maître d'ouvrage son système d'assainissement ou le raccorder au réseau d'eau usée.</p>
GO-5	<p>La desserte ne pourra plus être directement par Kerbohallen comme demandé mais assurée via l'échangeur Est et le chemin de désenclavement latéral prévu au nord au tracé qui se raccordera sur le chemin actuel. L'aménagement foncier pourra éventuellement proposer une desserte différente et optimisée, ou une redistribution parcellaire résolvant le problème.</p>
<p>GO-6 (voir également GO-10)</p>	<p>Sur les protections phoniques, l'obligation réglementaire (que s'est fixée le maître d'ouvrage en allant en réalité un peu au-delà de la réglementation comme expliqué dans le dossier) n'impose une protection que pour les habitations de Coët-Prat et pas pour celles de Coët-Drezo. La protection de Coët-Drezo est une conséquence indirecte de la protection de Coët-Prat. La hauteur de 2 m de merlon a été calculée pour atteindre les objectifs réglementaires ; un merlon plus haut n'est pas nécessaire notamment parce que les habitations de Coët-Prat sont en contre-bas par rapport à la 2x2 voies. Les valeurs obtenues sont de 56,4 dB(A) en 2035 le jour avec projet pour l'étage de la maison la plus exposée alors qu'il est aujourd'hui de 67,9 dB(A). Pour les autres habitations de Coët-Prat on notera qu'en 2035 sans projet les valeurs sont toutes supérieures de 5dB(A) le jour à ce qu'elles seront avec projet. Preuve que le projet apportera une réelle amélioration de l'environnement sonore de ce secteur. Pour Coët-Drezo qui bénéficie indirectement des protections de Coët-Prat, le niveau de l'étage de la façade le plus exposé est à 55,1dB(A) le jour avec projet en 2035 alors que sans cette même protection il aurait été de 56,8 dB(A). Toutes ces valeurs étant inférieures au seuil de 60 dB(A), il n'y a pas lieu de surélever les merlons ou de devoir les remplacer par des murs bien plus coûteux mais pas plus efficaces à dimensionnement équivalent. A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques). En ce qui concerne les écoulements, les eaux de la plate-forme routière sont dirigées vers des bassins de traitement avant rejet vers le milieu naturel et ne vont pas sur les parcelles limitrophes</p>
<p>GO-10 (voir également GO-6)</p>	<p>Merlon : voir réponse à l'observation précédente. Entretien des ouvrages hydrauliques : il doit s'agir d'un ouvrage sur le Saint-Guen en bas de Coët-Drezo franchi par une Route Départementale, qui n'entre pas dans le champ de compétence de la DREAL en tant que maître d'ouvrage du projet, mais du Département.</p>
GO-7	<p>La bande DUP est nettement plus large que les besoins d'emprise du projet et ne correspondant donc pas à l'emprise du projet mais à la zone dans laquelle celui-ci est susceptible de se développer (voir page 3 de la pièce D). Au stade de l'enquête parcellaire, une fois que les emprises définitives à acquérir seront figées, l'ensemble des propriétaires seront informés et pourront s'exprimer. Les niveaux de bruit observés aujourd'hui (pièce E6-4 page 36) sont de 60,2 dB(A) le jour et 53,2 dB(A) la nuit pour la façade la plus exposée de la maison nord et 61,6 dB(A) le jour et 56,1dB(A) la nuit pour la façade la plus exposée de la maison sud. Ces niveaux passent en 2035 avec projet à 63,5 dB(A) le jour et 56,2 dB(A) la nuit pour la nouvelle</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>façade la plus exposée de la maison nord et 61,8 dB(A) le jour et 54,6 dB(A) la nuit pour la nouvelle façade la plus exposée de la maison sud. S'agissant de deux constructions isolées le dossier prévoit des protections de façades (pièce E6-4 page55)</p> <p>La modélisation acoustique a été réalisée avec une hypothèse de revêtement bruyant.</p> <p>A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques).</p> <p><i>Dépréciation de propriété :</i></p> <p>L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié. Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.</p> <p>Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain. Dans le cas présent, les habitations se situent à 45m et 68m de l'axe de la RN actuelle elles seront à 95m et 66m du nouveau tracé. L'emprise sur le terrain se situe en partie nord de la propriété sur quelques centaines de m² (342m² à ce stade).</p>
GO-8	Le tracé d'aménagement sur place de la RN164 auquel ils semblent se référer a été abandonné lors de la concertation.
GO-9	<p>Leur maison est en contre-bas de la RN actuelle avec une cote du rdc à 126.53NGF pour une RN à 132.01NGF (soit 5,50 m en surplomb de la maison) au niveau du carrefour d'accès au lieu-dit Guergadic. L'axe du projet à 2x2 voies passe à environ 20m au sud de l'axe de la RN actuelle au niveau du carrefour et croise donc le chemin d'accès; l'altimétrie de la 2x2 voies y serait d'environ 133.97NGF ce qui fait +3.33m par rapport à la cote du chemin croisé à cet endroit de 130.64NGF. Ces dispositions devraient peu changer lors de la mise au point du projet.</p> <p>Concernant les protections phoniques le projet prévoit des protections de façade</p> <p>Sa maison est la plus exposée de Guergadic aujourd'hui à 58,2 dB(A) le jour et 51,2 dB(A) la nuit. Elle reste la plus exposée à 64 dB(A) le jour et 56,7 dB(A) la nuit. Il n'y a pas de merlon antibruit ou d'écran antibruit vu le passage en remblais de la route prévu aussi des protections de façades sont prévues comme indiquée au dossier.</p> <p>A noter que la mise en place de glissières béton en lieu et place de glissières métalliques peut être envisagée pour réduire légèrement le bruit de 3dB(A) dans cette configuration mais de façon insuffisante, ce qui nécessitera toujours des protections de façade.</p> <p>Un aménagement paysager (plantation de haies en haut de talus) est envisagé pour faciliter l'insertion du projet.</p> <p>Les bassins de rétention d'eau sont dimensionnés pour recueillir une pluie décennale, et dans tous les cas pour ne pas être associés, en cas de débordement, à des impacts sur les zones bâties.</p> <p>L'aménagement foncier envisagé aura pour objectif de permettre une redistribution des terres optimale, réduisant notamment les délaissés.</p> <p>La DREAL a diffusé plusieurs lettres d'information en boîte aux lettres, ce qui représente un souci d'information de tous.</p> <p><i>Dépréciation de propriété :</i></p> <p>L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.</p> <p>Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.</p> <p>Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain.</p> <p>Dans le cas présent, l'habitation se situe à environ 115m de l'axe de la 2x2 voies et 2672m2 environ (à ce stade) de la parcelle ZN60 non bâtie de sa propriété sont concernés ; la parcelle ZN83 bâtie de sa propriété n'est pas concernée.</p> <p>par ailleurs réponse générale de la DREAL sur l'échangeur Est</p>
GO-11	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette opposition de principe au projet. Il ne connaît pas les dessous des cartes du BTP, il agit par mandat de l'État pour aménager dans sa globalité la RN164, avec le soutien de l'ensemble des élus ou acteurs économiques bretons, dans un souci de neutralité et d'objectivité.</p>
GC-1	<p>L'échangeur ouest devra vraisemblablement faire l'objet d'une adaptation ponctuelle sur le plan géométrique pour répondre à des observations faites lors des contrôles de sécurité propres aux infrastructures de l'État.</p> <p>La parcelle ZH84 est actuellement en deux parties : une partie en culture au sud et une partie en prairie au nord bordée par une haie discontinue constituant une limite apparente, cette partie en prairie étant due à la présence d'un talweg et sa zone humide.</p> <p>Il sera recherché lors de la mise au point du projet un tracé de la voie qui rejoint le giratoire nord de l'échangeur plus proche des limites parcellaires ou des limites apparentes (dans le respect si possible des zones humides pour ne pas en augmenter la surface impactée) ce qui devrait permettre de réduire les délaissés. Ici il est envisagé d'écarter la voie secondaire à créer du tracé de la 2x2 pour la rapprocher de la limite apparente en milieu de parcelle ZH84. Il n'y aurait ainsi plus de délaissé. La concertation sur ces points de conception de détail pourra donc se poursuivre après la DUP.</p> <p>En ce qui concerne la parcelle ZK326 au sud du projet qu'il exploite celle-ci est coupée en deux par le projet. Elle s'éloigne de son installation. L'aménagement foncier agricole et forestier (AFAFE) envisagé pour regrouper les surfaces.</p> <p>En ce qui concerne les mesures de bruit, celles faites avant travaux sont essentiellement pour déterminer l'ambiance sonore générale. Les conditions météorologiques du jour de mesure sont prises en compte. Il est fait appel à des spécialistes pour déterminer les conséquences du projet : leur modèle utilise une rose des vents permettant de tenir compte des variations dans l'année des sens de vent.</p> <p>A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques).</p>
GC-3	<p>Enjeux liés à la prise en compte des cours d'eau</p> <p>Le différentiel de perception entre la CLE et la DREAL repose uniquement sur des questions de représentation. Les cartes du dossier n'ont pas représenté tout le chevelu, qui fait bien partie de la carte départementale des cours d'eaux disponible sur le site de la DDTM, et qui sera bien prise en compte dans un futur dossier d'autorisation unique. Ces chevelus sont associés à des problématiques de zones humides bien prises en compte dans le projet.</p>

N°	Réponses de la DREAL
	<p>Une révision et une reprécision de l'estimation de la surface de zones humides impactées, réévaluation de l'effet des mesures compensatoires telles qu'elles sont prévues afin de permettre de respecter les principes de fonctionnalités écologiques équivalentes. Le cas échéant, des sites de compensation complémentaires seront à définir.</p> <p>Le projet présenté en DUP n'étant qu'au stade avant-projet la définition des surfaces impactées n'est pas définitive mais celles-ci sont néanmoins précisément localisées et leur surfaces approchées. Des sondages pédologiques ont permis de préciser les limites des zones humides par rapport notamment aux inventaires communaux, réalisés à grande échelle donc par nature moins précis. Lors du dossier d'autorisation unique, en tenant compte des ajustements du projet, de la vérification du caractère humide des zones impactées la surface impactée sera alors précisée.</p> <p>Notons néanmoins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que le calcul d'emprise présenté ici a été fait avec une marge surestimant un peu les emprises réelles - le différentiel d'appréciation avec la CLE du SAGE porte sur quelques centaines de m² dans un secteur où le projet paysager prévoyait d'enherber un reliquat de zone humides ; ce point, qui n'enlève d'ailleurs pas le caractère humide de la zone, pourra être facilement corrigé lors de la mise au point du projet <p>En tout état de cause, aucun élément ne permet de penser que l'ordre de grandeur de 4 ha impactés puisse être remis en cause.</p> <p>Les mesures de restauration envisagées seront également précisées au stade du dossier d'autorisation unique. Au stade actuel, le maître d'ouvrage s'est mis en situation de maîtriser foncièrement environ 7,5 ha de zones à restaurer ; la CLE, comme avant elle les services instructeurs dans la concertation administrative menée avant l'enquête, note le caractère pertinent des sites retenus.</p> <p>Si, à l'issue des échanges entre experts, les surfaces de compensation envisagées s'avèrent insuffisantes sur les plans surfaciques ou fonctionnels, le maître d'ouvrage devra compléter les pistes retenues à ce jour par une partie de mesures nouvelles, d'ici le dépôt du dossier d'autorisation environnementale. D'autres pistes ont d'ailleurs été pré-identifiées par le maître d'ouvrage dans les secteurs du Lotavy et du Saint-Guen, à proximité immédiate du projet.</p> <p>Demande que les trois ouvrages hydrauliques de rétention des eaux pluviales (bassins de rétention nommés BR3, BR4 et BR5) soient dimensionnés pour recueillir efficacement tout événement pluviométrique d'une pluie locale centennale</p> <p>A l'aval du projet le territoire de la commune de Neuillac est à 7,3km par voie hydraulique. Les deux premiers hameaux de Le Cloître et Kergicquel sont signalés avec une hauteur d'eau de moins de 0,50m (source : plan PPRI)</p> <p>L'impluvium de la route (25 ha environ), ne représente même pas 0,5 % de la surface du bassin versant en amont de Neuillac (sans compter tout ce qui arrive par le barrage de Guerlédan), et ne devait pas engendrer plus de 1cm de modification de hauteur du fait de l'imperméabilisation nouvelle. La différence entre réguler une pluie décennale et ou une centennale ne joue ainsi que sur quelques millimètres de hauteur d'eau. À l'opposé cela veut dire doubler la surface des bassins donc augmenter les emprises en particulier près ou sur des zones humides (BR3-4). Dans la suite du projet, cela reste toujours possible, sans remettre en cause l'économie générale des impacts, mais nécessitera une concertation technique poussée pour en prouver l'opportunité au regard des autres enjeux environnementaux.</p> <p>La Cle demande que le dossier de DUP soit modifié pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir l'ensemble des mesures compensatoires nécessaires - Prévoir que l'ensemble des parcelles nécessaires à ces compensations soit intégré à la déclaration d'utilité publique. <p>Pour une surface impactée de ZH de 4,0ha , le dossier définit les mesures sur la phase des surfaces impactées et prévoit des sites dans la bande DUP, en application ambitieuse de l'article L. 23-2 du code de l'expropriation, que bien peu de maîtres d'ouvrage mobilisent, et qui permet d'envisager de maîtriser le foncier par voie d'expropriation avec l'objectif de maîtrise des surfaces. Les surfaces prévues pour les boisements compensateurs sont aussi dans la bande DUP selon cette même logique.</p>
GC-4	Vu le plan joint à leur demande ils ne souhaitent pas avoir à 180m de leur habitation le giratoire Est de l'échangeur.

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>Pour un fonctionnement complet des échanges et une bonne lisibilité, les deux giratoires sont nécessaires l'un pour assurer les échanges du sens Est-Ouest et l'autre ceux avec le sens Ouest-Est. Supprimer le giratoire Est transformerait l'échangeur en demi-échangeur sans solution pour y reporter les échanges Est-Ouest. Cf à ce sujet la réponse générale du maître d'ouvrage sur la question de l'échangeur Est.</p> <p>On notera que les mesures de bruit effectuée en avril 2013 au niveau de l'habitation de M et Mme LEPOTIER donnent aujourd'hui un niveau de bruit de jour de 62,6dB(A) et 57,1dB(A) la nuit. Les mesures de bruit sont toujours associées à une mesure de trafic le jour où elles sont réalisées, ce qui permet ensuite de projeter dans le futur le bruit en tenant compte de l'accroissement de trafic attendu.</p> <p>Si le niveau de bruit ambiant à proximité de leur habitation va augmenter à cause du rapprochement de la RN164, la contribution de celle-ci au bruit en façade de la maison reste néanmoins inférieure au seuil réglementaire (57.1dB(A) le jour et 47,9dB(A) la nuit). Cela est dû au fait que la 2x2 voies passe en déblais. Le bruit en provenance des bretelles (en remblais ou à fleur de sol) sera partiellement masqué par celui de la RD35 proche de leur habitation (RD35 : 1650v/j, axe à 15m de leur habitation ; 2x2 voies en déblais : 8300v/j à 230m giratoire est 300-400v/j à 180m de leur habitation). Il est rappelé qu'un doublement de la distance par rapport à la source de bruit divise celui-ci par 2 soit une baisse de 3dB(A).</p> <p>C'est, au final, le bruit de la RD35, pré-existant et non notablement aggravé par le projet, qui est prédominant dans l'exposition aux nuisances de cette habitation. Ce qui relève de la compétence du Département et non de l'État dans le cadre du présent projet.</p> <p><i>Dépréciation de propriété :</i></p> <p>L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.</p> <p>Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.</p> <p>Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain.</p> <p>Dans le cas présent il n'y a pas d'emprise sur leur propriété.</p>
GC-5	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'opposition de ces riverains à la nature-même du projet. Il relève que, dans l'ensemble des concertations publiques et enquêtes publiques menées ces 5 dernières années autour des projets d'aménagement de la RN164, la remise en cause du bien-fondé de l'aménagement n'est pratiquement jamais soulevée. Le consensus politique est historique, ancien, constant, et l'État a réaffirmé son engagement de voir le projet enfin se concrétiser. Au titre du Contrat de Plan Etat-Région, il intervient aussi sur le mode ferroviaire : ce sont ainsi près de 150 M€ qui sont mobilisés pour sauvegarder les lignes ferroviaires existantes. Celles-ci n'existent plus de très longue date en Centre Bretagne, et ne sauraient donc représenter une alternative au transport de marchandises et de personnes par la route pour ce territoire, quels que soient les efforts faits par ailleurs sur les autres modes de transports.</p> <p>Cf la réponse générale du maître d'ouvrage sur la question de l'échangeur Est</p> <p>Ils proposent par ailleurs une modification de tracé entre le Poulancre et Hent Meur en passant plus haut nord et évitant par le nord la maison de Mme LE SERGENT..</p> <p>Ce type de solution a été imaginé avant la première phase de concertation lors des premières études en 2013, néanmoins si les tracés s'éloignaient de la maison de Monsieur</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>André LE SERGENT, ils passaient toujours potentiellement sur la maison de Mme LE SERGENT. Elle a surtout été écartée par le comité de suivi des études en raison de son impact environnemental, nettement plus important que toutes les autres solutions, ce qui la rendait non viable.</p>
<p>GC-6</p>	<p>Sur la présence d'un viaduc Ce qui paraissait inimaginable car trop coûteux hier, avec le renforcement des lois de protection de l'environnement, les inscription ou classement de site, Natura 2000,...devient la seule solution envisageable aujourd'hui : le remblai du projet envisagé en 1996 devient impossible en site NATURA 2000, et zone humide et le triptyque éviter-réduire-compenser (ERC) introduit par la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature figurant au L110-1 du code de l'environnement s'impose de façon plus forte. Renforcé par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 et la loi pour la reconquête de la biodiversité du 8 août 2016 Cf la réponse générale du maître d'ouvrage sur la question de l'échangeur Est La désertification n'est pas une conséquence de l'aménagement de la 4 voies. La RN164 en facilitant les déplacements doit permettre, si on sait en tirer parti, de fixer des emplois et donc des populations. Ce n'est qu'un outil, nécessaire mais pas suffisant, pour accompagner les dynamiques de territoires. Son aménagement fait un consensus total auprès des élus et du monde économique, et même agricole, les concertations et enquêtes menées ces 5 dernières années autour des projets d'aménagement de la RN164 ne soulevant quasiment jamais de remise en cause du bien-fondé de l'aménagement. Le fait que le giratoire soit à moins de 500m de l'ancien passage à niveau est un élément allant dans le sens de la réduction de la vitesse. Ils contestent les résultats de l'étude air, bruit et de l'étude de trafic ; le MOA s'entoure de professionnels et de spécialistes afin de garantir les résultats pour se prémunir contre toutes erreurs coûteuses et des contentieux. Ils appliquent sur tous les sujets des normes et réglementations bien éprouvées et encadrées. La qualité de l'étude de bruit comme du volet air et santé n'a d'ailleurs pas été remise en cause par l'Autorité Environnementale CGEDD, dont l'une des vocations premières est de s'assurer de l'utilisation de méthodologies, de réglementations et de moyens d'études adaptés pour bien maîtriser les sujets. Les valeurs maxi des polluants observées sur le projet sont très inférieures aux objectifs : CO 0,41µg/m3 pour 10µg/m3 seuil, NO2 1,08µg/m3 pour 40µg/m3 seuil, PM10 0,065µg/m3 pour 40µg/m3 seuil, PM2,5 0,038µg/m3 pour 20µg/m3 seuil, benzène 0,00055µg/m3 pour 5µg/m3 seuil, IPP benzene 0,002µg/m3 pour 2µg/m3 seuil, IPP PM10 0,233µg/m3 pour 30µg/m3 seuil, IPP NO2 3,92µg/m³ pour 30µg/m³ seuil A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques). Cf la réponse générale du maître d'ouvrage sur le sujet de l'échangeur Est. En ce qui concerne la proposition de ponts de desserte, la description qui en est faite est celle d'échangeur partiels, il y aurait alors au moins autant de bretelles, deux fois plus de carrefours de raccordement. Il ne serait pas nécessairement lisible pour l'usager d'aborder un système d'échangeur éclaté avec une partie sur l'actuelle RN164 à Guergadic et une autre partie sur la RD35 entre Curlan et Le Hent Meur. En outre, la proposition repose sur le sentiment qu'on peut réaliser des points d'échanges à moindres frais, sans prendre d'emprises excessives. Ce sont bien les enjeux de sécurité routière, avec des référentiels de conception améliorés sans cesse depuis des décennies, qui guident les conditions de géométrie de bretelles et d'ouvrages d'art, de la nécessité de giratoires ou non etc. La solution d'échangeur proposée par le maître d'ouvrage est aussi compacte que possible.</p>
<p>GC-7</p>	<p>On ne reviendra pas à la position de l'échangeur envisagée lors de la précédente enquête en 1996 car celui-ci se situait face à la VC38 loin du carrefour de Toulhouz (650m) qui est aujourd'hui l'entrée naturelle dans Mûr, et la voie la plus directe vers Mûr débouchait de façon sinueuse sur la rue des Ardoisiers dans le quartier Gaurebou complètement à l'écart du réseau structurant local. La position de l'échangeur dans le projet actuel est situé à 350m du carrefour de Toulouz soit plus près du réseau structurant</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>et avec une desserte plus directe. Les terres acquises à l'issue du précédent projet sont en cours de rétrocession les anciens propriétaires pouvaient exercer leur droite de retour prioritaire. C'est le cas de M. LAVENANT. Par le biais d'un AFAFE il sera évidemment recherché à regrouper des terres à proximité des exploitations laitières Sur le nombre d'échangeur : cf la réponse générale du maître d'ouvrage sur l'échangeur Est</p>
GC-8	cf la réponse générale du maître d'ouvrage sur l'échangeur Est
GC-9	<p>L'observation concerne l'OA 10, de passage de l'actuelle national sous la nouvelle au niveau du Botrain. Si la proposition faite par M. LE DROG OFF avait été techniquement et économiquement intéressante c'est bien celle qui aurait été choisie. L'inconvénient de celle-ci c'est que la 2x2 voies coupe de façon très biaisée la RN164 actuelle. Ainsi, d'un pont envisagé d'un biais classique de 35m de long réalisé en plein champ hors circulation sans nécessiter de déviation provisoire, la proposition le ferait passer à 115m de long à cause de son biais exceptionnel. Multipliant son coût par 3 auquel vient s'ajouter un autre inconvénient qui est sa construction hors circulation nécessitant la réalisation d'une déviation locale provisoire pour la RN164 pendant au moins 6 mois qu'il faudra démolir ensuite. Pour ces raisons cette solution n'a pas été retenue.</p>

SAINT-CARADEC

N°	Réponses de la DREAL
SC-C1b	<p>En ce qui concerne l'impact en surface et organisation de parcelle, le MOA est en train de constituer des réserves foncières avec la SAFER en vue de faciliter un aménagement foncier si possible sans prélèvement brut de surface, ce qui facilitera aussi l'épandage : à ce jour, plusieurs années avant la fin d'une procédure d'aménagement foncier, 55ha ont été attribués à la DREAL et 40ha sont en attente de confirmation pour un impact du projet de 75 ha de terres agricoles La lecture des impacts du projet à la lumière du parcellaire existant est donc partielle. Un aménagement foncier visera à résoudre au maximum la fragmentation parcellaire, les allongements de parcours et à compenser les pertes de terres. Rappelons que le GAEC exploite aussi des terres en limite sud de Guerlédan et sur Kergrist autour du hameau de Coetnoher Bihan et Le Grand Boder à 4km à vol d'oiseau de son siège d'exploitation et donc que les allongements de parcours pour les seules parcelles situées au nord du tracé sont à relativiser (environ 32ha auraient un allongement de parcours de 0 à 1km). Les voies empruntées (rétablissements de voirie locales, route départementale, giratoires) seront totalement adaptées, tant du point de vue du trafic que de la sécurité routière, pour accueillir des engins agricoles. Un passage spécifique à Kerbohallen représentant un coût de l'ordre de 1M€ réduirait l'allongement de parcours pour ces terres et nécessiterait la création d'un désenclavement de 200m. Il serait difficile de réduire en compensation la longueur de voirie de désenclavement déjà prévue entre le chemin du Bas de la Lande et le giratoire nord de l'échangeur, car cela engendrerait d'autres types d'allongement pour d'autres riverains.</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>Le surcoût doit être mis en rapport avec les possibles indemnités pour allongements de temps de parcours. Ceux-ci ne peuvent être lus sans une appréciation globale à l'échelle d'un aménagement foncier : le GAEC pourrait très bien bénéficier, par regroupement de son parcellaire, de diminutions de temps de parcours vers d'autres parcelles. Pour l'habitation de André LE SERGENT, habitation isolée il n'est pas prévu de protection à la source de type merlon vu les faibles espaces disponibles. La création d'un mur pour une habitation isolée n'est pas prévue au regard du coût prohibitif plus élevé que le coût de l'habitation elle-même.</p> <p>Pour l'habitation de Jacqueline le SERGENT, en accord avec celle-ci (réunion du 9 septembre 2016) pour régler les questions de voisinage de la route, plutôt qu'un tracé rasant l'habitation avec des protections de façades et passant de façon très proche de ses installations techniques dont elle serait séparée, le tracé est éloigné des installations techniques ce qui protège l'outil de travail et passe sur la maison ; celle-ci peut alors être réinstallée dans un environnement plus propice.</p> <p>Pour la Maison de Noëlla LE SERGENT, cf réponses plus loin.</p>
SC-C1c	<p>Le tracé de 1995 était un tracé partiel qui envisageait un aménagement sur place de la RN 164 actuelle. Il n'a pas été réalisé par absence de financement pour les travaux. Le POS de la commune s'appuyait sur ce tracé DUPé mais caduc d'où l'absence de réserves pour son permis de construire, qui n'est pas délivré par l'État mais par la commune. Les études de tracé ont été reprises sur le tracé global. Entre temps la prise en compte de l'environnement a été renforcée et en particulier les conditions de franchissement de la vallée de Poulancré site nature 2000 et site inscrit ne pouvaient pas être identiques. La concertation a éliminé d'emblée le tracé sur place et a conduit au tracé NORD. Le préjudice moral n'est pas indemnisé par la réglementation. Seul le préjudice matériel l'est. Afin de faciliter la reconstruction matérielle et morale, il est prévu dès que l'arrêté de DUP est prononcé de négocier l'acquisition afin que en cas d'accord amiable il soit possible pour Mme LE SERGENT de pouvoir se lancer dans un achat ou une reconstruction de son habitation bien avant que les travaux soient lancés</p>
SC-C1d	<p>En résumé avec un tracé aussi proche en permettant pas des protections a la source il demande l'acquisition totale de son bien.</p> <p>Dans le choix d'un projet il y a effectivement le nombre de riverains impacté qui est un critère majeur pris en compte et si une variante en concerne moins elle a plus de chance d'être retenue, ce qui a été le cas ici.</p> <p><i>Dépréciation de propriété :</i></p> <p>L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.</p> <p>Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.</p> <p>Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain.</p> <p>Dans le cas présent, l'habitation se situe à 50m de la RN164 et la longère à rénover à 30m</p> <p>La DREAL souhaite, jusqu'à l'aboutissement du projet, poursuivre ses échanges avec M. LE SERGENT quant aux possibilités de réduction acceptable des nuisances acoustiques et paysagères au droit de son habitation. S'il était mis en évidence qu'aucune solution viable n'était possible, la question d'un achat du bien pourra être examiné.</p>
SC-C1e	<p>Selon l'étude de trafic du projet, avec l'échangeur sur la RD35, le niveau de trafic :</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>- va augmenter de, à l'est en direction de SAINT GUEN, de 3 % en 2035 avec le projet par rapport à la situation sans projet, et de 8 % par rapport à la situation actuelle</p> <p>- va par contre, en direction de MUR DE BRETAGNE, diminuer de 35 % en 2035 avec le projet par rapport à la situation sans projet, et de 32 % par rapport à la situation actuelle : en effet le trafic en direction de l'ouest Bretagne se reporte directement sur la 2x2 voies sans passer par le carrefour de Pont Quémer comme aujourd'hui. Ne subsistent sur la RD35 à l'ouest de l'échangeur que les trafics à destinations de Mur de Bretagne (et la ZA de Guergadic) ou Pontivy. Mme Noella Le Sergent se situe donc en bord d'une voie où le trafic va en réalité diminuer. Sa situation devrait donc s'améliorer.</p> <p>La DREAL n'a pas identifié de données d'accidentologie sur ce tronçon. L'implantation d'un échangeur, avec ses deux giratoires qui vont casser la vitesse, devrait contribuer à faire réduire la vitesse dans Curlan. Si des enjeux de sécurité demeurent, ils pré-existaient et ne sont pas aggravés par le projet qui n'aggrave pas les trafics, et sont du domaine de compétence du Département, gestionnaire de la voirie. Dans le cadre de la conduite du projet routier, la DREAL sera néanmoins attentive à ce que tous les gestionnaires de voirie tirent parti de l'aménagement.</p>

CAUREL

N°	Réponses de la DREAL
C-O11	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-O12	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-O1	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-O2	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-O3	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-O4	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-O5 (voir également M7)	<p>La bande DUP ne veut pas dire emprise, c'est un périmètre bien plus vaste, comme explicité dans la pièce « Plan Général des Travaux », qui englobe l'emprise prévisionnelle actuelle et des marges de manœuvre pour la faire évoluer en fonction des études de détail.</p> <p>Si l'axe du projet n'est pas modifié par rapport à ce qu'il est actuellement, l'emprise ne viendra pas au pied de sa maison. Il sera en effet recherché que l'emprise conserve la lisière sud du petit boisement situé au nord de l'habitation. L'axe de la route se situerait alors à environ 127m, et c'est un bassin d'orage qui se situerait entre la nouvelle route et le petit boisement cité supra.</p> <p>Sa maison est en contre-bas de la RN164 actuelle avec une cote du rdc à 125,81NGF pour une RN164 à 132.01NGF au niveau du carrefour d'accès au lieu-dit Guergadic, soit 5,50 m en surplomb de sa maison. L'axe du projet à 2x2 voies passe à environ 20m au sud de l'axe de la RN actuelle au niveau du carrefour et croise donc le chemin d'accès; l'altimétrie de la 2x2 voies y serait d'environ 133.97NGF mais cela fait +3.33m par rapport à la cote du chemin croisé à cet endroit de 130.64NGF. Ces dispositions devraient peu changer lors de la mise au point du projet.</p> <p>Concernant les protections phoniques le projet prévoit des protections de façade</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>Sa maison n'est pas la plus exposée de Guergadic. Aujourd'hui à 56,6 dB(A) le jour et 49,6 dB(A) la nuit, elle reste la plus exposée à 63 dB(A) le jour et 55,7dB(A) la nuit avec projet en 2035. Il n'y a pas de merlon antibruit ou d'écran antibruit vu le passage en remblais de la route prévu (ce qui rend peu possible l'implantation d'un merlon) et le caractère isolé de l'habitation, ce qui ne permet pas d'envisager la réalisation d'un écran plus cher que la maison, aussi des protections de façades sont prévues comme indiqué au dossier. A noter que la mise en place de glissières béton en lieu et place de glissières métalliques peut être envisagée pour réduire légèrement le bruit de 3dB(A) ce qui pourrait s'avérer juste suffisant pour respecter les seuils et dans ce cas aucune protections de façades ne serait nécessaire sur le plan réglementaire.</p> <p>A noter que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat : des mesures de bruit après mise en service viendront vérifier si les niveaux réglementaires ne sont pas dépassés. Si c'était le cas, il appartiendrait obligatoirement au maître d'ouvrage de prendre les mesures correctives (réalisation ou redimensionnement de protections acoustiques).</p> <p><i>Dépréciation de propriété :</i></p> <p>L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.</p> <p>Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.</p> <p>Il est à noter que cette indemnité ne peut être versée que s'il y a acquisition de terrain. Quid ici ?</p>
C-06	Ce satisfecit sur toutes les dispositions présentées par le projet, y compris la non-nécessité d'un demi-échangeur à Caurel, est noté.
C-07	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-08	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-09	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel
C-010	Cf réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel

N°	Réponses de la DREAL
M1	<p>La réclamation porte essentiellement sur l'environnement du jardin attenant à l'habitation.</p> <p>Notons que dans l'environnement actuel de ce jardin nous avons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la RN164 actuelle dont l'axe est à 103 m de la limite sud de la propriété et à 195 m de l'habitation (soit bien loin des plusieurs centaines de mètres mentionnés au point II de la requête). Le niveau de bruit routier le jour, pour l'élément le plus exposé de l'habitation, est aujourd'hui de 54,2 dB(A) qui passera à 55,7 dB() en 2035 sans aucun projet routier. On ne peut pas dire que c'est un environnement calme, c'est un environnement clairement soumis au bruit (art-L572-6 du Code de l'Environnement : « ...Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit,... »). Une ambiance rurale calme est caractérisée par un niveau sonore d'environ 45 dB(A). - une ferme hébergeant un troupeau de vaches à moins de 70m de l'habitation - une zone d'activité à moins de 300 m avec ses désagréments potentiels de voisinage (Bocher volailles,...) <p>Avec le projet routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la 2x2 voies se rapproche de l'habitation avec un axe à 126m de l'habitation (soit 1/3 plus proche qu'aujourd'hui). Le projet routier en 2035 porte le niveau de bruit routier à 59,7dB(A) tout en restant sous le seuil réglementaire de 60dB(A). -le ferme est au même emplacement. -la zone d'activité est au même emplacement. <p>Sur le plan strictement réglementaire</p> <p>Article R571-44 du code de l'environnement :</p> <p>« Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article R. 571-51, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés. »</p> <p>Article R571-47 du CE :</p> <p>« La gêne due au bruit d'une infrastructure de transports terrestres est caractérisée par des indicateurs qui prennent en compte les nuisances sonores sur des périodes représentatives de la gêne des riverains du jour et de la nuit.</p> <p>Pour chacune de ces périodes, des niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore de l'infrastructure sont définis en fonction de la nature des locaux et du type de travaux réalisés.</p> <p>Ils tiennent compte de la spécificité des modes de transports et peuvent être modulés en fonction de l'usage des locaux et du niveau sonore ambiant préexistant. »</p> <p>L'arrêté du 5 mai 1995 fixe les seuils à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit (mesure en façade de l'habitation) pour un tracé neuf en zone d'ambiance modérée</p> <p>Il n'y est question que de locaux ou bâtiments</p> <p>article 571-48 du CE :</p> <p>« Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit. »</p> <p>Dans le cas présent, bien qu'aucune obligation réglementaire ne s'imposait, le maître d'ouvrage a fait le choix d'implanter une protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> - parce que la maison est proche du seuil de 60 dB(A) ; néanmoins, étant isolée, elle aurait pu être juste protégée, comme d'autres habitations aux abords du projet, par une

N°	Réponses de la DREAL
	<p>protection de façade</p> <ul style="list-style-type: none"> - parce que le maître d'ouvrage a voulu reconnaître l'enjeu d'insertion au droit du jardin - parce qu'il disposait de matériaux excédentaires - parce qu'il avait la possibilité d'ajuster le tracé de la route pour disposer des emprises suffisantes entre celle-ci et les limites du jardin pour implanter un merlon <p>Le merlon disposé permet de protéger l'habitation (p 36-37 pièce E6-4). Mais en ce qui concerne le jardin il n'existe donc pas de réglementation définissant un niveau acoustique à ne pas dépasser. On notera que l'ambiance y passe sans projet en 2035 de 50-55 dB(A) (page152 pièce E6-4) à avec projet en 2035 à 55-65 dB(A) (p163 pièce E6-4). Le Rucher n'est pas un monument classé, qui n'emporte donc aucune réglementation particulière.</p> <p>Madame Defaysse fait référence au Label Jardin Remarquable dont est affecté son jardin pour développer son argumentaire. Néanmoins la circulaire qui définit les critères d'attribution du label ne fixe pas de valeur particulière en matière acoustique, et il ne s'agit que d'une partie du critère « intégration dans le site ».</p> <p>Selon la Circulaire du 29 octobre 2008 annulant la circulaire du 17 février 2004, la mise en place du label « Jardin remarquable » répond au souhait de faire connaître et de valoriser des parcs et jardins ouverts au public et particulièrement bien entretenus.</p> <p>Ce label d'État, attribué pour 5 ans renouvelable, répond à des critères d'exigence et de qualité sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la composition (organisation des espaces), (15 points) - l'intégration dans le site et la qualité des abords, (15 points) - les éléments remarquables (eau, fabriques, architectures végétales...), (15 points) - l'intérêt botanique, (15 points) - l'intérêt historique, (15 points) - l'accueil des publics (communication, pédagogie documentation) (10 points) - et l'entretien dans le respect de la qualité environnementale. (15 points) <p>Une note au moins égale à 60 sur 100 est nécessaire pour l'attribution du label.</p> <p>Elle peut être de 50/85 sans le critère botanique pour les jardins présentant un intérêt purement formel ou historique.</p> <p>De même elle peut être de 50/85 sans le critère d'intérêt historique pour les jardins de conception récente datant de moins de 30 ans.</p> <p>L'excellence de l'entretien est déterminante ce critère doit avoir une note d'au moins 8.</p> <p>La réclamation porte donc sur le critère intégration dans le site compte tenu de la proximité d'une route importante, qui est donc un critère très minoritaire dans l'attribution du label. On pourra faire remarquer qu'il existe en Bretagne à Bréal-Sous-Montfort « Les jardins de Brocéliande » jardins remarquables depuis 2006 (passé à l'émission « silence ça pousse » en 2010) positionnés en bordure de la RN24 supportant un trafic 33 200 v/j en 2017 dont 3100PL/j sans aucune protection acoustique vis-à-vis de la RN et qui malgré cela dépasse les 100 000 visiteurs annuels. En quoi un merlon serait moins efficace qu'un mur s'il est correctement dimensionné ?</p> <p>On ne voit pas en quoi la gestion intelligente de déblais en merlon n'est pas une démarche positive. ? En particulier de bonne gestion des deniers publics et des impacts environnementaux ?</p>

N°	Réponses de la DREAL
M2	<p>Talus antibruit Le niveau de bruit de 57,4dB(A) à l'étage de l'habitation étant inférieur au seuil réglementaire de 60dB(A) il n'est pas imposé de protections sonores</p> <p>aménagement foncier Afin de limiter les inconvénients du projet le maître d'ouvrage fait une veille foncière avec la SAFER en vu de constituer des réserves foncières pour un aménagement foncier sans prélèvement. Le maître d'ouvrage a sollicité début 2018 le Département, qui est responsable de sa conduite, pour lancer cette procédure. Actuellement les communes sont d'accord pour le lancement, reste à ce que la ou les commissions locales d'aménagement foncier le décident en ce sens.</p> <p>Tracé de la route vers Saint Gilles Le problème sont les impératifs de conception géométrique en arrivée sur un giratoire, pour des raisons de sécurité routière : on ne pourra pas donner satisfaction à cette demande. Par contre il semble que les terres entre cette route et la 2x2 pourront rester agricoles compte tenu du décalage qui sera peut-être adopté lors de la mise au point de détail pour intégrer une 6^e branche au giratoire pour des raisons de conception routière.</p> <p>déplacement du chemin descendant de Kermur Le maître d'ouvrage propose d'étudier la question précisément avec M.LAVENANT si cela peut conduire à une solution plus satisfaisante sans surcoût notable. La concertation sur ces points de conception de détail pourra donc se poursuivre après la DUP.</p> <p>Environnement Il est pris note de la présence du faucon Crecerelle. Il est observé que le site de nidification n'est pas impacté directement par le projet ; il semble s'agir d'un site régulier. Le territoire de chasse de ce type d'oiseau est assez important : environ 300ha dans un rayon de 2-3km (quasiment pas de chasse en site boisé, plutôt spécialisé dans les sites ouverts). Le verger proche de la maison n'est pas impacté. Il n'y a pas de remise en cause du territoire de chasse vu que la route représente moins de 10% du territoire de chasse. Aussi, l'impact résiduel sur le territoire de chasse est non significatif. Si l'animal exploite les talus de la route en 2x2 voies, il y a peu de risque de collision : chasse à vue, vol stationnaire à 10-30m avec piqué vertical (jamais oblique). Le seul risque serait que la proie traverse la route, mais ce type de proie est mieux cachée dans les herbes sur un talus que sur une surface lisse d'enrobés sans rien à manger. Les plantations de talus sont aussi un élément qui va dans le sens d'imposer un vol plus haut pour la chasse et de mieux percevoir le trafic. A priori, ce qui est prévu est suffisant, et le fait que la 2x2 soit en déblais est un plus, à proximité seules des voies secondaires nouvelles sont en remblais (donc avec peu de trafic et des vitesses plus faibles). Il ne semble donc pas nécessaire de prévoir des mesures complémentaires.</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
M3	<p>La position du maître d'ouvrage est développée dans la pièce E7 du dossier. Le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne constitue bien à lui seul un ensemble de travaux qui se suffisent à eux-mêmes : ils répondent à des enjeux de desserte et de sécurité routière, et leur rentabilité socio-économique est avérée (cf pièce G). De fait, le projet ne se soucrit de cette manière à aucune obligation, étant éligible à toutes les procédures existantes en matière de conduite de projets d'infrastructures linéaires.</p> <p>Par contre, le maître d'ouvrage présente l'impact cumulé avec les autres projets en cours sur la RN164, qui relèvent d'une ambition commune mais se suffisent également pour chacun à eux-mêmes. L'aménagement global de la RN164 se déroulant sur plusieurs décennies (première section à 2x2 voies mise en service en 1990), il n'est évidemment pas possible de remonter aux impacts des projets les plus anciens, réalisés dans des cadres réglementaires totalement différents.</p> <p>La pièce E7 présente clairement, le dossier de Mûr-de-Bretagne étant le dernier réalisé, les impacts connus sur chacun des autres projets, et offre une vision cumulative opportune en matière d'effets sur le bruit ou la qualité de l'air.</p> <p>ERB souligne à juste titre l'absence de réalisation de mesures compensatoires sur 3 projets de l'État dans les Côtes d'Armor. Outre que cela ne concerne pas le présent dossier, et sans revenir aux causes de ce retard de réalisation (dossiers mal ficelés et élaborés sous d'anciennes réglementations et dont a hérité le Service de Maîtrise d'Ouvrage régional à sa création), le maître d'ouvrage note :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qu'au moins une de ces opérations anciennes fait l'objet de mesures compensatoires en cours de travaux à l'automne 2018 - que la configuration des opérations nouvelles est totalement différente, tant en termes d'exigences des services instructeurs (sur la réalisation des mesures avant mise en service, sur la sécurisation foncière) qu'en termes de réponses que le maître d'ouvrage trouve - que sur l'opération de la déviation de Châteauneuf-du-Faou, la moitié des mesures compensatoires zones humides ont été réalisées dès le début du chantier, et l'autre moitié le sera vers la fin du chantier pour des raisons opérationnelles de déroulé et d'accès - que sur l'opération de Rostrenen section 1 dont l'arrêté d'autorisation environnementale est attendu avant fin 2018, le maître d'ouvrage dispose de l'intégralité de la maîtrise foncière nécessaire ce qui garantit la réalisation des mesures avant la fin des travaux routiers - que dans le présent dossier DUP, l'ensemble des mesures compensatoires sont incluses dans la bande DUP, en application ambitieuse de l'article L. 23-2 du code de l'expropriation, que bien peu de maîtres d'ouvrage mobilisent, et qui permet d'envisager de maîtriser le foncier par voie d'expropriation <p>Ce qui pêche sur les anciens dossiers n'est pas la mobilisation du maître d'ouvrage, ni même la question du coût, mais bien exclusivement la capacité à identifier des zones de restauration dont le foncier peut être maîtrisé, ce qui n'avait pas été anticipé, au contraire de l'ensemble des dossiers en cours</p>
M4	Cf la réponse générale du maître d'ouvrage sur la question de l'échangeur Est
M5	<p>Échangeur de Caurel : Cf la réponse générale de la DREAL sur le demi-échangeur de Caurel</p> <p>sortie de l'échangeur de Toul-Houz vers Caurel et Mur Si on se reporte au plan Pièce D plan général des travaux du dossier ainsi que la pièce E3 présentation du projet §4.3 page 7 on voit que la voie aura ou les caractéristiques de la route actuelle ou au moins 6m de large parfaitement compatible avec le trafic (la même largeur que la RD767 qu'elle croise). La voie vers Le Quelo reste une voie de desserte locale pièce E3 page 10 et aura une largeur de 5m, ce qui ne tentera pas les usagers. La signalisation en place ne prévoira pas d'y diriger le trafic</p> <p>Echangeur Est Cf la réponse générale du maître d'ouvrage sur l'échangeur Est</p>

N°	Réponses de la DREAL
	<p>Par ailleurs, pour les autres points soulevés, il n'est pas du tout certain que la proposition de faire passer le trafic PL à destination de Pontivy par l'échangeur de Bel Air (Saint Caradec) moyennant une liaison directe sur l'échangeur de Hent Meur soit efficace vu l'allongement de parcours qui serait alors engendré depuis la ZA de Guergadic (18km via Mûr contre 22km via Saint Caradec).</p> <p>La réponse de long terme est sûrement à rechercher dans les réflexions menées depuis de nombreuses années par le Département quant à une déviation sud-est de Mûr pour éviter au trafic PL de traverser le bourg de Mûr par la RD35 ; ce tracé ne figurait néanmoins pas au POS de Mûr. Le projet d'aménagement de la RN164 ne vient pas aggraver la situation actuelle sur ce point et ne pourra pas même avec une liaison directe sur l'échangeur améliorer cette situation.</p> <p>La question des flux de transit qui traversent Mûr pour aller à Pontivy est un sujet qui pré-existe au projet routier, qu'il n'aggrave pas, et qu'il n'a pas vocation à traiter. La dangerosité supposée du carrefour de Pont Quémer doit s'apprécier au regard de la configuration future des flux qui sera totalement différente demain : aujourd'hui la RN supporte 4000v/j au niveau du carrefour avec sur la RD35, 1500v/j à l'est et 2400v/j à l'ouest ; avec le projet en 2035, les conditions de trafic sont très différentes : entre 150 et 300v/j sur la RN actuelle et moins de 1200v/j à l'est comme à l'ouest du carrefour. La configuration sera totalement différente et le carrefour, dont un projet de réaménagement est à l'étude, pourra encore être adapté dans le cadre du projet pour tenir compte de la nouvelle hiérarchie des flux.</p> <p>Suppression du rond point de Colmain</p> <p>Sur le plan général pièce D car voit bien qu'il n'y a plus de rond-point et est également figuré l'itinéraire de substitution qui est prolongé par la route existante (ancienne RN164) qui va vers le bourg de Saint-Caradec. La desserte des différents hameaux au nord et au sud de la voie nouvelle est assurée par l'itinéraire de substitution, pour les hameaux au sud de la voie nouvelle par le biais des ouvrages de franchissements à Colmain (existant) et à Kerbiquet (à créer) rejoignant cet itinéraire de substitution. Pour rejoindre la 2x2 voies, il s'agira donc par le biais de l'itinéraire de substitution d'aller vers l'est vers l'échangeur de Bel-Air ou de la Ville Donnio ou vers l'ouest vers celui de Hent Meur ou Kermur ; Il n'est pas prévu qu'ils empruntent de voies étroites puisque l'itinéraire de substitution fait au moins 6m de large</p> <p>Paysage</p> <p>Comme le dossier le montre, un certain nombre de principes sont mis en avant pour être mis en œuvre avec le projet afin d'assurer son intégration dans le site, même s'il faudra attendre plusieurs années pour en voir les effets. Il est également recherché des dispositions qui limitent à terme les interventions d'entretien aux seuls abords de la voirie.</p> <p>mesures de compensation</p> <p>Le montant prévu pour les isolations de façades correspond à une moyenne de ce qui est observé sur des chantiers en cours (à Châteauneuf-du-Faou par exemple). En ce qui concerne les habitations en bord de RD35 ce qui ressort de l'étude de trafic (pièce E4-3) c'est une baisse de celui-ci entre l'échangeur de Hent Meur et le carrefour de Pont Quemer et bien entendu une baisse sur l'actuelle RN164. Les niveaux de trafic sur la RD35 actuellement comme dans le futur sur la RD35 et la RN164 en itinéraire de substitution ne nécessitent pas de protection sonores.</p> <p>Impact sur le tourisme</p> <p>La signalétique sera prévue (c'est anticipé sur les vidéos mais peu visible) : réimplantation de la signalisation type H30 « lac de Guerlédan » en amont de l'échangeur de Kermur. Elle sera, comme tout dispositif de signalisation à l'occasion de projets routiers, concerté avec les acteurs concernés.</p> <p>Le projet ne modifie pas le dénivelé de la côte de Mûr. La seule intervention sur la côte de Mûr concerne un léger adoucissement près de l'accès à l'exploitation agricole de Kermur pour améliorer la visibilité au carrefour secondaire et relever localement le profil de la RD767 pour faciliter le passage au-dessous de la 2x2 voies. La pente instantanée de la côte de mur sera réduite localement à 10 % sur environ 100m au lieu d'un maximum de 13 % sur 50m.</p>
M6	1 – Aberration écologique

N°	Réponses de la DREAL
	<p>Mme Le Pommelec présente l'opposition entre aménagement et desserte du territoire et protection de l'environnement, mais la simple énumération ne démontre pas qu'il s'agit d'une aberration écologique. Le dossier DUP développe l'ensemble des impacts, mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser, et l'ensemble des avantages du projet pour la collectivité. Il s'agit d'une demande portée depuis des décennies par l'ensemble des acteurs en charge du développement du centre Bretagne, quelles que soient leurs orientations politiques.</p> <p>Il est confondu largeur de plate-forme (21m) et largeur d'emprise (de 35 m à plus de 60m pour une largeur moyenne de 45m). La hauteur moyenne des déblais et des remblais n'est que de 4-4,5 m même si les déblais vont ponctuellement jusqu'à 16m et les remblais jusqu'à 9m</p> <p>En ce qui concerne la production et la consommation locale des produits agricoles, il convient de savoir que la Bretagne représente seulement 5 % de la population française et qu'elle possède plus 11 % des bovins de France, plus de 55 % des porcs de France plus de 30 % des volailles de France, qu'elle produit plus de 20 % du lait en France, et plus de 40 % des œufs produits en France. Même si évidemment l'ensemble des circuits courts ont vocation à se développer et que l'activité agricole bretonne pourrait être plus diversifiée, ces fondamentaux ne seront pas remis en cause et l'agriculture bretonne aura toujours besoin d'exporter massivement ses productions.</p> <p>2-Aberration économique</p> <p>les 3650 v/j sont ceux du trafic observé à Caurel en 2012 (base des différents calculs) mais il est déjà de 4989v/j (arrondi à 5000) en 2016 (graphique page 152 pE4) et continue à croître d'environ 5 % par an. Le calcul de rentabilité socio-économique ne se fait pas sur 25 ans mais sur une durée plus importante, voir la pièce G Évaluation socio-économique où la durée de l'évaluation s'étend jusqu'en 2070 (page 54). Les calculs de Mme Le Pommelec sont donc erronés. Le fait que la VAN pour la puissance publique soit négative ne peut être un argument contre la rentabilité du projet : la puissance publique investit pour l'ensemble de la collectivité, et c'est bien le bénéfice global qui doit être regardé. A cet égard, la VAN-SE est de 117M€ (valeur 2010) (cf page 62 de la pièce G), avec un taux de rentabilité interne de 12 % pour une date optimale de mise en service en 2025. Et que si la VAN SE est négative pour la puissance publique, les usagers et riverains sont particulièrement gagnants car au total il apparaît qu'un euro investi rapporte 2,69 euros d'avantages à la collectivité. Ce n'est donc pas une aberration économique</p> <p>Avec la réduction drastique du trafic sur l'actuelle RN164 devenue itinéraire de substitution, même si le carrefour de Toul-Houz n'était pas réaménagé on ne peut que s'attendre à une chute statistique du nombre d'accident en proportion. Dans le cadre des études de détail du projet, son aménagement sera néanmoins examiné pour tenir compte de la répartition nouvelle des flux.</p> <p>3-erreurs dans le dossier</p> <p>Les éléments avancés sont exagérés au regard de la réalité des faits. L'axe projeté (non définitif) est envisagé à environ 97m de sa maison, le passage en déblais assez long (600m) permet de limiter la propagation du bruit routier vers sa maison, et l'optimisation du profil en long pour équilibrer au mieux les matériaux conduit à un déblai de 14 m de profondeur environ. Le résultat est une protection vis-à-vis du bruit routier dans le respect de la réglementation (60dB(A) le jour et 55dB(A) la nuit) sans nécessité de dispositif particulier. La partie la plus exposée de son habitation étant soumise en 2035 à 56,9 dB(A) le jour et 49,7 dB(A) la nuit alors que la partie la plus exposée aujourd'hui est à 56,6 dB(A) et 49,7dB(A) la nuit. On pourra noter que le projet tel qu'actuellement conçu passe quelques mètres plus loin que le précédent de 1995 (qui préservait la parcelle ZD44 sur laquelle est implantée sa maison d'habitation). En tout état de cause, lors de la mise au point définitive du projet, il n'est pas envisagé qu'il passe plus près que pour le projet de 1995, c'est-à-dire que la parcelle ZD44 sera vraisemblablement préservée</p> <p>En ce qui concerne les modalités d'extraction des matériaux et leurs conséquences on trouve des éléments dans le dossier notamment pièce E6 page28, page 33, page 135, 155, page 297</p> <p>Sur la question de l'accès à l'autre partie de sa propriété située au nord du tracé dans laquelle elle exploite son bois de chauffage, sa demande paraît caduque dans le sens où elle déjà été traitée dans le cadre de la précédente enquête d'utilité publique et son enquête parcellaire ; elle a déjà reçu une indemnité accessoire substantielle pour les</p>

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>impacts sur son exploitation forestière fixée par le juge de l'expropriation. Dans le cas de la conduite d'une nouvelle procédure, l'État acquérant tiendra évidemment compte du fait que ce préjudice a déjà été indemnisé.</p> <p>Typologie du bâti : si deux entreprises sont répertoriées à tort en maison d'habitation à la Ville Jan, on relèvera que c'est plus contraignant pour le maître d'ouvrage et plus favorable pour ces bâtiments.</p> <p>Doc E4-4 p26 Si pour Madame Le Pommelec le lieu dit n'est pas celui qui figure à son adresse postale, on peut indiquer que le cadastre mentionne comme lieu-dit Kermeur. D'autres cartographies nomment le lieu Ker Avel</p> <p>L'objectif des mesures de bruit est que la cartographie et les mesures qui s'y rattachent soient en concordance et que la mesure (ici un prélèvement) soit correctement rattachée aux mesures 24H (ici à Treffaut) et permettre de les valider.</p>
<p>M7 (voir égale ment C-05)</p>	<p>Voir réponse faite à l'observation formulée par Mme RABIER le 29/09/2018 dans le registre de CAUREL</p> <p>En complément, si la vérification des isolations de façade montre que les vitrages incriminés sont insuffisants, ils seront alors remplacés</p> <p><i>Dépréciation de propriété :</i></p> <p>L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.</p> <p>Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.</p> <p>Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain.</p> <p>Dans le cas présent ils sont concernés par une emprise d'environ 1135m2 sur la parcelle ZN137 qui jouxte la parcelle ZN79 sur laquelle est édifiée leur habitation</p>
<p>M8</p>	<p>En ce qui concerne la redistribution déjà actée des terres aujourd'hui louées, il s'agit d'une rumeur sans fondement ; actuellement l'État procède par le biais de la SAFER à la mise en place de réserves en vue d'un AFAF, et la SAFER les met en location précaire. Dans le secteur de Mme Rault, la seule chose actuellement en cours est la remise en vente par l'Etat auprès des anciens propriétaires des parcelles acquises et non utilisées à la suite de la précédente enquête. Si les anciens propriétaires ne se positionnent pas, après purge des droits des collectivités il sera demandé à la SAFER de se positionner. A noter qu'en tant que locataire elle est prioritaire sur les collectivités.</p>
<p>Mail Hors délai</p>	<p>Notons que M. BERTHO a été informé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - par un courrier du 2 janvier 2013 qu'il pouvait exercer son droit de retour pour les terres qui lui avaient été expropriées à l'issue de la précédente enquête (parcelles ZC136-1297m2, ZC138-5601m2, ZD78-1955m2, ZD103-29079m2). Mais que ces parcelles étaient susceptibles d'être à nouveau concernées par les emprises du projet à l'étude. - par un courrier 12 mars 2015 sur l'avancement des études de projet lui indiquant qu'il n'était pas encore possible de donner suffisamment de précision sur les parcelles qui seront impactées ; - par un courrier du 15 mars 2018 l'informant que le projet réutilisait une partie des emprises précédemment acquises mais qu'elles ne seraient précisées qu'à l'occasion de l'enquête parcellaire qui n'aurait lieu que vers 2019-2020 et rappelait la remise à France Domaine des terrains et qu'il pouvait exercer son droit de retour.

Conclusions et avis suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de Mûr de Bretagne, dossier E180130-35

N°	Réponses de la DREAL
	<p>En mai 2018, il a fait une demande pour son droit de retour qui devait faire l'objet de la signature d'un acte de cession dans les mois prochains ;</p> <p>On notera que toutes les variantes proposées en concertation passent sensiblement sur les mêmes parcelles dans le secteur de M. BERTHO rejoignant la partie en aménagement sur place. Cette partie de tracé a peu été modifiée depuis la précédente enquête de 1996. Et il serait illusoire d'imaginer passer ailleurs.</p> <p>Le projet sera plus consommateur d'emprises dans ce secteur que le précédent car intégrera les mesures en faveur de l'environnement dont les dispositifs pour un passage mixte agricole et faune.</p> <p>Afin de palier à cet inconvénient le MOA a demandé une veille foncière auprès de la SAFER en vue d'un AFAFE. Des terres ont ainsi été réservées au voisinage de l'exploitation de M. BERTHO Stéphane. Par le jeu des échanges il devrait retrouver un bloc intéressant à proximité de son installation. Notons que le passage mixte grande faune et agricole de Treffaut lui permettra de conserver un accès à ses terres situées au nord-est du tracé.</p>

